

Mobiliteitsplan Bilzen

BELEIDSPLAN - BELEIDSNOTA
STAD BILZEN



Contactpersoon

Opdrachtgever

DANA BREULS
Expert Mobiliteit Stad Bilzen

T 089 397 537
E dana.breuls@bilzen.be

Stad Bilzen
Deken Paquayplein 1
3740 Bilzen
België

Opdrachtnemer

VERONIKA RUDNENKO
Projectleider Mobiliteit

T 0032 2 505 75 00
M 0032 493 64 57 07
E veronika.rudnenko@arcadis.com

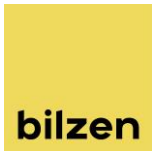
Arcadis Belgium nv
Corda 1
Kempische Steenweg
311/2.07
3500 Hasselt
België

Revisie		
Versie	Datum	Opmerking
v0	6 mei 2024	Draftversie
v0.1	25 juni 2024	Draftversie
v1	26 september 2024	Versie Projectstuurgroep
v2	7 oktober 2024	Definitieve versie
v2.def	17 december 2024	Definitieve vaststelling GR

Opgesteld				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectleider Mobiliteit	Veronika Rudnenko		

Geverifieerd				
Afdeling/discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
IRV	Projectmanager	Valère Ceysens		

Goedgekeurd door de klant				
Afdeling/ discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Dienst Mobiliteit	Expert Mobiliteit	Dana Breuls		



Inhoudsopgave

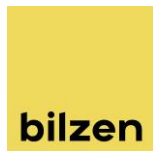
Voorwoord	7
0 Inleiding	9
0.1 Samenstelling van de PSG	11
0.2 Overlegmomenten	12
0.3 Participatieproces	13
INFORMATIEF DEEL	14
1 Ambities en doelstellingen nieuw beleid	15
1.1 Ambities nieuw mobiliteitsbeleid	15
1.2 Strategische doelstellingen	16
2 Besluiten fase 2 m.b.t. de aanpassingen duurzaam beleidsscenario	17
3 Relatie met andere beleidsplannen	19
3.1 Ruimtelijke beleidskaders	19
3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	19
3.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	19
3.1.3 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg	20
3.1.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Limburg: Ruimtepact 2040	20
3.1.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen	21
3.2 Mobiliteitsbeleidskaders	22
3.2.1 Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040	22
3.2.2 Regionaal Mobiliteitsplan 2030 Vervoerregio Limburg	23
RICHTINGGEVEND DEEL	26
4 Uitwerking in werkdomeinen A – B – C	27
4.1 Werkdomein A Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	28
4.1.1 A.1 Ruimtelijke planning	29
4.1.2 A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	31
4.1.3 A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	45



4.2	Werkdomein B Netwerk per modus	53
4.2.1	B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	54
4.2.2	B.2 Fietsroutenetwerk	61
4.2.3	B.3 Openbaar vervoernetwerk	73
4.2.4	B.4 (Her)inrichting van wegen	84
4.2.5	B.5 Parkeerbeleid	93
4.2.6	B.6 Goederenvervoer	98
4.3	Werkdomein C Ondersteunende maatregelen	104
4.3.1	C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen	105
4.3.2	C.2 Tarifiering	107
4.3.3	C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	108
4.3.4	C.4 Handhaving	111
4.3.5	C.5 Beleidsondersteuning	114
4.3.6	C.6 Monitoring en evaluatie	115
5	Actieplan	116
5.1	Voorstel tot wijziging van beleidsplannen	133
5.2	Voorstel tot organisatie en evaluatie	133

Tabellen

Tabel 0-1: Samenstelling PSG	11
Tabel 0-2: Overlegmomenten	12
Tabel 4-1: Overzichtstabel impact vervanging spoorovergangen	38
Tabel 4-2: Wegencategorisering Robuust Wegennet: Lokale Ontsluitingswegen en hun functie	48
Tabel 4-3: Afstemming met de overige buurgemeenten	63
Tabel 4-4: Types-oplossingen voor kruispunten en oversteekplaatsen volgens fietsnetwerk en wegcategorie	67
Tabel 4-5: Treinaanbod Bilzen	74
Tabel 4-6: Kernnet in Bilzen	74
Tabel 4-7: Aanvullend net in Bilzen	74
Tabel 4-8: Locaties per deelgemeente met regelmatige snelheidsovertredingen (bron: uitwerkingsnota dd. februari 2024)	112
Tabel 4-9: Monitoring en evaluatiemethodieken per werkdomein	115



Figuren

Figuur 0-1: Stappenplan spoor 2 verbreden – verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan (MOW)	10
Figuur 1-1: Ambities lokaal mobiliteitsbeleid	15
Figuur 3-1: Hiërarchische wegingdeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (Bijgewerkte figuur uit “Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling”, 2019)	24
Figuur 4-1: Plangebied MP verkaveling Bivelenhof	32
Figuur 4-2: Plangebied RUP Tabaart	32
Figuur 4-3: Herinrichtingsplan Site Ganshof	33
Figuur 4-4: Toekomstige projectsite	33
Figuur 4-5: Concepttekening ontwikkelingsscenario Spelver II	34
Figuur 4-6: Structuurschets Spelver III	35
Figuur 4-7: Concept vervanging overweg Molenstraat	36
Figuur 4-8: Concept vervanging overweg Nijverheidsstraat	36
Figuur 4-9: Concept vervanging overweg Laarstraat	36
Figuur 4-10: Concept vervanging overweg Boomstraat	37
Figuur 4-11: Concept vervanging overweg Rooi	37
Figuur 4-12: Concept vervanging overweg Laakstraat	37
Figuur 4-13: Concept vervanging overweg N2 Hasseltsestraat	38
Figuur 4-14: Spartacustracé Hasselt – Maastricht (trammaastrichthasselt.eu)	39
Figuur 4-15 Traject randweg	39
Figuur 4-16: Voorkeursalternatief – turborotonde	40
Figuur 4-17: Korte- versus lange termijn wegencategorisering ter hoogte van de spoorovergang N2	47
Figuur 4-18: Voetgangersassen Bilzen-centrum	56
Figuur 4-19: Voetgangersassen Spouwen – Rosmeer	56
Figuur 4-20: Voetgangersassen Munsterbilzen	56
Figuur 4-21: Voetgangersassen Hees	56
Figuur 4-22: Voetgangersassen Martenslinde - Rijkhoven	56
Figuur 4-23: Voetgangersassen Mopertingen	57
Figuur 4-24: Voetgangersassen Waltwilder	57
Figuur 4-25: Voetgangersassen Eigenbilzen – Hoelbeek	57
Figuur 4-26: Voetgangersassen Schoonbeek – Beverst – Eik	57
Figuur 4-27: Wenslijnen functionele fietsroutes	63
Figuur 4-28: Afwegingskader voor de toepassing van fietsstraten (Vademecum Fietsvoorzieningen, 2022)	66
Figuur 4-29: Fietsfabriek 3740	70
Figuur 4-30: Wijziging haltes OV-plan 2021 (Vervoerregio Limburg)	76
Figuur 4-31: Inschalingsniveaus Hoppinpunten (Ontwerpwijzer Hoppinpunten)	79
Figuur 4-32: Minimale eisen per type Hoppinpunt (Ontwerpwijzer Hoppinpunten)	81
Figuur 4-33: Circulatieplan Bilzen-centrum	85



Figuur 4-34: Nieuwe parkeergeleiding Bilzen-centrum	86
Figuur 4-35: Locaties laadinfrastructuur Beverst en Schoonbeek (https://chargemap.com/map september 2024)	89
Figuur 4-36: Locaties laadinfrastructuur Bilzen-centrum, Munsterbilzen, Hoelbeek, Eigenbilzen, Waltwilder en Mopertingen (https://chargemap.com/map september 2024)	89
Figuur 4-37: Locaties laadinfrastructuur Rijkhoven, Martenslinde, Kleine Spouwen, Grote Spouwen, Rosmeer en Hees (https://chargemap.com/map september 2024)	90
Figuur 4-38: Streefcijfers vision ZERO (Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2025)	91
Figuur 4-39: Routenetwerk uitzonderlijk vervoer	99
Figuur 4-40: Bufferplan zwaar verkeer (Mobiliteitsplan Bilzen, 2010)	100
Figuur 4-41: Aandachtspunten mogelijke toekomstige vrachtsluiproutes	101

Colofon

134



Voorwoord



Bilzen ligt op een kruispunt van wegen en regio's, ingebed tussen de Limburgse Kempen en het glooiende Haspengouw. Deze strategische ligging heeft de stad door de eeuwen heen een sleutelrol gegeven in handel en verkeer. Deze verbondenheid met het landschap maakt mobiliteit al eeuwenlang een belangrijk onderdeel van het leven in deze streek. Mobiliteit kan worden vergeleken met een rivierenstelsel. Grote verkeersaders zijn als brede rivieren die mensen en goederen vlot verbinden tussen stad en dorpen. Kleinere wegen, fietspaden en wandelroutes fungeren als zijtakken en beekjes die zorgen dat ook de verste uithoeken bereikbaar blijven. Wanneer de doorstroming wijzigt of stopt, beïnvloedt dat het hele netwerk.

Met dit geactualiseerde mobiliteitsplan willen we deze stromen verbeteren, verduurzamen en moderniseren, zodat iedereen – of het nu om voetgangers, fietsers, automobilisten of openbaar vervoer gaat – zijn bestemming veiliger en efficiënter kan bereiken.

Het plan rust op vijf pijlers die bepalend zijn inzake onze mobiliteit: strategische ruimtelijke ontwikkelingen, het netwerk voor langzaam verkeer, openbaar vervoernetwerk, het netwerk voor gemotoriseerd verkeer en een duurzaam en efficiënt parkeerbeleid.

Het plan rust op vijf pijlers:

- Strategische ruimtelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat mobiliteit en ruimtelijke planning hand in hand gaan. Door wonen, werken en recreatie slim te verbinden met infrastructuur, ontstaan logische en duurzame stromen die passen bij de historische ontwikkeling van Bilzen.
- Het netwerk voor langzaam verkeer geeft voorrang aan fietsers en voetgangers, met veilige en aangename routes die aansluiten op een gezondere en groenere leefomgeving. Het creëren van vlotte en veilige verbindingen voor zachte weggebruikers is een stap naar een duurzamer Bilzen.
- Het openbaar vervoernetwerk vormt de verbinding tussen stad en regio. Het versterken van de bereikbaarheid via bus- en treinverbindingen is een belangrijke stap naar minder autoverkeer en een meer leefbare omgeving.



- Voor het netwerk voor gemotoriseerd verkeer ligt de focus op slimme oplossingen, zoals verkeersmanagement en geoptimaliseerde routes, die opstoppingen verminderen en de doorstroming verbeteren.
- Tot slot speelt het parkeerbeleid een cruciale rol. Door doordachte keuzes in te voeren, wordt parkeren eenvoudiger en wordt de openbare ruimte efficiënter benut, wat bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad.

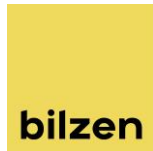
Ook innovatie is een belangrijk gegeven in dit plan. Zo worden moderne oplossingen zoals deelwagens aangemoedigd, waardoor minder voertuigen nodig zijn en er meer ruimte ontstaat voor groen en ontmoetingsplekken. Ook voor onze gezinnen biedt deze vorm van 'Mobility As a Service' een belangrijke meerwaarde. Dit sluit aan bij de gedachte van een flexibel en duurzaam mobiliteitsnetwerk, dat meebeweegt met nieuwe behoeften.

Net zoals een rivierenstelsel zich voortdurend aanpast aan het landschap en de seizoenen, zo evolueert ook het mobiliteitsnetwerk van Bilzen mee met de uitdagingen van vandaag en morgen. Met dit plan wordt voortgebouwd op de rijke geschiedenis van Bilzen, terwijl tegelijkertijd de basis wordt gelegd voor een toekomst waarin mobiliteit niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Graag wil ik iedereen danken die de afgelopen periode positief meewerkte aan de opbouw van dit vernieuwde plan.



Guy Sillen
Schepen van Mobiliteit



0 Inleiding

Decretale wijzigingen

Op 22 juni 2019 trad het decreet basisbereikbaarheid in werking.

Volgens het decreet gebeurt de afstemming van het mobiliteitsbeleid in relatie tot basisbereikbaarheid voor alle betrokken actoren op Vlaams en lokaal niveau maximaal op het niveau van de vervoerregio. De gemeenten kunnen steeds op vrijwillige basis een lokaal mobiliteitsplan opmaken. Een nieuw beleidsplan dient te passen in het decretaal voorziene kader, zodat het consistent is met het gewestelijk en regionaal mobiliteitsplan.

Het decreet bepaalt dat het gemeentelijk mobiliteitsplan ten minste in de eerste helft van elke gemeentelijke legislatuur kan worden geëvalueerd en zo nodig (geheel of gedeeltelijk) herzien. Een andere belangrijke wijziging betreft de subsidiëring. Het vroegere Mobiliteitsdecreet en het bijhorend Besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 voorzagen in een subsidiesysteem om de gemeente te ondersteunen bij de opmaak of bijsturing van een gemeentelijk mobiliteitsplan. Het decreet basisbereikbaarheid behoudt het principe van subsidiëring, doch een nieuwe subsidieregeling dient vorm te worden gegeven in een nieuw op te maken Besluit van de Vlaamse Regering. Door een overgangsbepaling in het decreet komen voorlopig wel nog in aanmerking voor subsidiëring:

- **Gemeenten die hun mobiliteitsplan geheel of gedeeltelijk herzien hebben naar aanleiding van een sneltoets dat gunstig geadviseerd werd vóór 22 juni 2019;**
- Gemeenten die een nieuw mobiliteitsplan opmaken en niet over een geldig mobiliteitsplan beschikken (ook van toepassing op de nieuwe gefuseerde gemeenten).

De wijzigingen m.b.t. de procedure en participatie worden verder in de nota beschreven.

Stand van zaken mobiliteitsplan

Het 'Mobiliteitsplan voor de stad Bilzen' is op 14 december 2010 conform verklaard door de provinciale auditcommissie (PAC).

Het vroegere Mobiliteitsdecreet bepaalde dat alle steden en gemeenten met een mobiliteitsplan ouder dan 5 jaar verplicht werden om de actualisatiewaarde van het mobiliteitsplan te toetsen. Tevens diende de aftoetsing te gebeuren wanneer de planningscontext grondig veranderde, bijvoorbeeld door: de inwerkingtreding van een gemeentelijk planningsdocument in een ander beleidsdomein dat interfereert met mobiliteit (zoals een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan), door een nieuw bovenlokaal planningsinstrument zoals het RSV of RSPL, of door de komst van een grootschalig strategisch project. Dergelijke evaluatie werd uitgevoerd met behulp van het instrument 'de sneltoets'.

Op 26 oktober 2017 werd de sneltoets goedgekeurd door de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). Er werd gekozen voor spoor 2: verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan Bilzen (bijlagen 0.1 – 0.2).

Op 28 januari 2022 werd de verkenningsnota goedgekeurd door de projectstuurgroep. Hiermee werd de eerste fase – verkenningsfase – afgerond (bijlage 0.3).

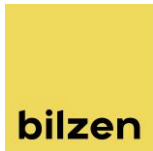
Op 23 februari 2024 werd de uitwerkingsnota goedgekeurd door de projectstuurgroep. Hiermee werd de tweede fase – uitwerkingsfase – afgerond (bijlage 0.4).

De voorliggende nota vormt de schriftelijke neerslag van fase 3: beleidsplan.

Opzet van het beleidsplan

Voorliggend beleidsplan is een document dat op zichzelf kan gelezen worden. Het bestaat uit twee delen: een informatief en een richtinggevend deel.

Het informatief deel is een samenvatting van de belangrijkste besluiten voorgaande fases, namelijk de verkenningsfase en de uitwerkingsfase. De doelstellingen en taakstellingen uit deze nota's worden hier herhaald. Een uitgebreide beschrijving is terug te vinden in deze nota's.



Het richtinggevend deel bevat de uitwerking van het duurzame mobiliteitsbeleid naar specifieke acties en maatregelen per werkdomein. Deze acties en maatregelen worden bijgevolg opgenomen in een overzichtelijke actietabel. Dergelijke aspecten als tijdshorizon, prioritering, betrokken actoren... worden daarin mee opgenomen.

In deze nota wordt het duurzaam mobiliteitsscenario toegelicht volgens de werkdomeinen A, B en C. De inhoud van deze domeinen bestaat uit de volgende:

- Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten
- Werkdomein B: netwerken per modus
- Werkdomein C: ondersteunende maatregelen

Ten slotte worden actieprogramma's geschreven volgens de werkdomeinen.

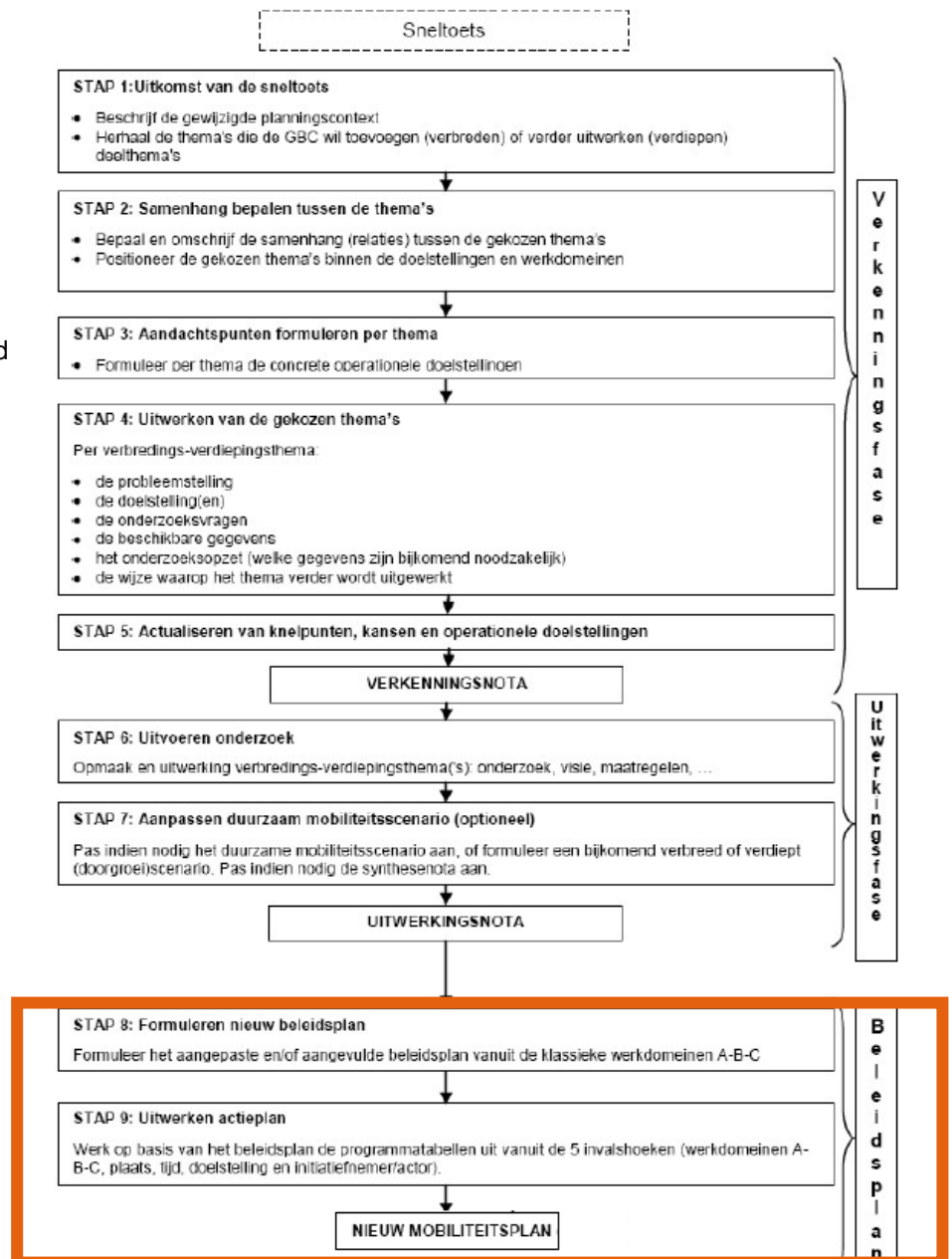
Stappenplan uitwerkingsnota

Het verbreden en verdiepen van het mobiliteitsplan verloopt in een aantal fases:

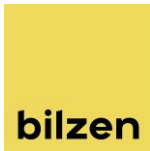
- Verkenningfase;
- Uitwerkingsfase;
- Beleidsplan.

Het beleidsplan is de derde en de laatste stap binnen het verbreden – verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Voorliggende beleidsnota is opgebouwd aan de hand van enkele stappen:

- Stap 8: Formuleren nieuw beleidsplan;
- Stap 9: Uitwerken actieplan.



Figuur 0-1: Stappenplan spoor 2 verbreden – verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan (MOW)



0.1 Samenstelling van de PSG

De PSG wordt samengesteld uit de initiatiefnemer, een vertegenwoordiger van de betrokken stad of gemeente, van het beleidsdomein MOW en van de betrokken weg- of waterwegbeheerder (minimale samenstelling). Afhankelijk van de aard van het project kan de PSG uitgebreid worden. Het is de taak van de initiatiefnemer om de samenstelling van de PSG te bepalen en de juiste partners uit te nodigen. Verder kan de PSG een rol spelen in een participatietraject. Om dit te realiseren, kunnen vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en/of bevolking uitgenodigd worden op één of meerdere vergaderingen van de PSG.

Voor het verbreden-verdiepen van het mobiliteitsplan Bilzen wordt de PSG samengesteld uit de volgende leden:

Naam	Functie
Guy Sillen	Stad Bilzen (schepen mobiliteit)
Dana Breuls	Stad Bilzen (expert mobiliteit)
Bart Jorissen	Stad Bilzen (afdeling ruimte)
Christel Lismont	Stad Bilzen (dienst mobiliteit)
Hilde Bellen	dMOW
Jan Market	AWV
Michiel Beckers	Provincie Limburg
Ruben Hens	De Lijn
Geraldine Wellens	NMBS
Stien Maes	Infrabel
Johnny Greyn	Politie

Tabel 0-1: Samenstelling PSG



0.2 Overlegmomenten

In de onderstaande tabel worden de overlegmomenten weergegeven. De verslagen van deze overlegmomenten zijn terug te vinden als bijlage van deze uitwerkingsnota.

Datum	Overleg
Verkenningfase	
27 mei 2021	Startoverleg
27 augustus 2021	Werkoverleg verkenningnota
17 november 2021	Werkoverleg verkenningnota
	Ambtelijke werkgroep verkenningnota (schriftelijk)
28 januari 2022	PSG verkenningnota
Uitwerkingsfase	
10 mei 2022	Werkoverleg uitwerkingsnota
14 september 2022	Werkoverleg uitwerkingsnota
23 januari 2023	Werkoverleg uitwerkingsnota
9 mei 2023	Werkoverleg uitwerkingsnota
23 oktober 2023	Werkoverleg uitwerkingsnota
23 februari 2023	PSG uitwerkingsnota
Beleidsplan	
6 mei 2024	Werkoverleg beleidsplan
26 september 2024	PSG beleidsplan
28 oktober 2024	College van Burgemeester en Schepenen
17 december 2024	Gemeenteraad (definitieve vaststelling)

Tabel 0-2: Overlegmomenten



0.3 Participatieproces

Verslagen van de participatiemomenten worden als bijlage tot deze nota toegevoegd – bijlage 0.6.

Het decreet basisbereikbaarheid legt het algemeen geldend participatiebeginsel vast (hoofdstuk 3, afdeling 4).

‘Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen.

Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking.

Als er geen regels worden vastgelegd voor de participatie, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek.’

De stad kiest voor een ruimer participatietraject met belanghebbenden.

- Algemeen infomoment
 - eenmalig bij elke fase (3x)
- Mobiliteitsraad
 - eenmalig bij elke fase (3x)

In kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt een (tijdelijke) mobiliteitsraad opgezet. Op deze manier kan de burger procesmatig worden geconsulteerd en betrokken bij het proces. Hierin worden de leden vanuit de adviesraden betrokken (GECORO, Gemeenteraad, Milieuraad, Jeugdraad, Toegankelijkheidsraad, Seniorenraad...).

In elke fase komt de mobiliteitsraad samen om te werken rond verschillende thema's:

- Verkenningsfase: één bijeenkomst bij de afronding van de verkenningsnota, waarbij het proces wordt toegelicht en de resultaten van de nota besproken;
- Uitwerkingsfase: één bijeenkomst in de uitwerkingsfase, waarbij de mobiliteitsraad in kleinere groepen wordt opgedeeld om rond de verschillende thema's te werken (netwerk langzaam verkeer, netwerk gemotoriseerd verkeer...);
- Beleidsfase: één bijeenkomst in de fase beleidsplan in functie van uitwerking van de actietabel in de beleidsnota.

Daarnaast zet de stad in op de digitale participatie waarbij de gemeentelijke website en/of online participatieplatform gebruikt kunnen worden voor het ter beschikking stellen van documentatie met mogelijkheid om te reageren. Geschreven informatiekanaalen (bv. Stadsmagazine Dertien) kunnen als aanvulling hierop dienen.



INFORMATIEF DEEL

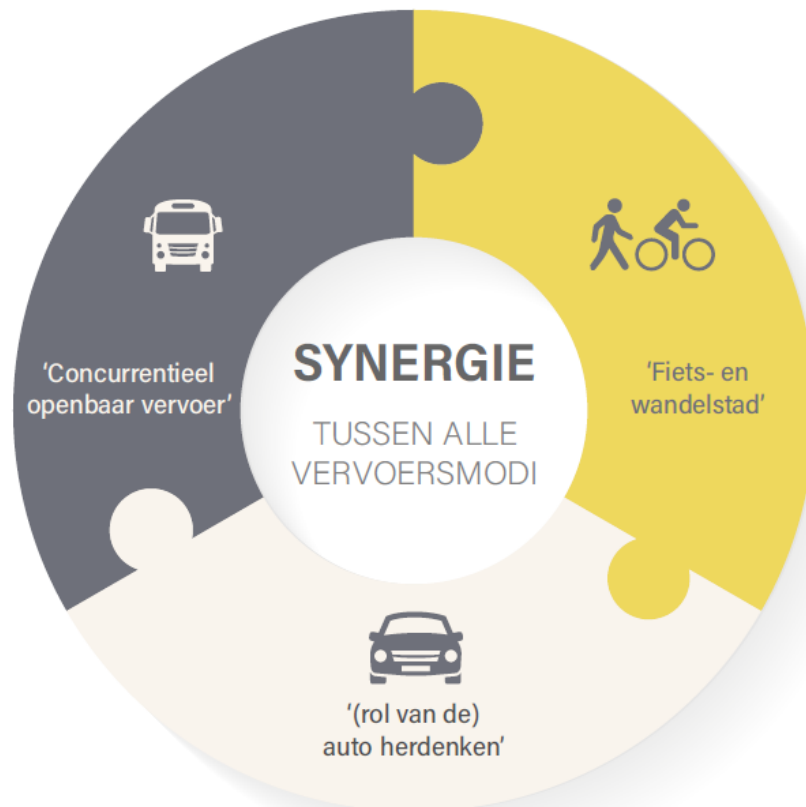
1 Ambities en doelstellingen nieuw beleid

1.1 Ambities nieuw mobiliteitsbeleid

Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de nieuwe toekomstvisie op de Vlaamse mobiliteit goedgekeurd. Hiermee werd de richting uitgezet voor de mobiliteitsbeslissingen vandaag en de komende 20 jaar. Tegen 2050 houdt Vlaanderen volgende vier perspectieven voor ogen:

- Geen zware verkeersslachtoffers meer;
- Geen vervoersemisssies meer;
- Een vlotte en naadloze mobiliteit;
- Een vermindering van de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit met 60%.

Mobiliteitsvisie 2040 is ambitieus en flexibel beleidskader om samen met de vervoerregio's én de lokale besturen de juiste mobiliteitskeuzes te maken op verschillende niveaus: nationaal (Vlaanderen), regionaal (vervoerregio's) en lokaal (steden en gemeenten).



Figuur 1-1: Ambities lokaal mobiliteitsbeleid

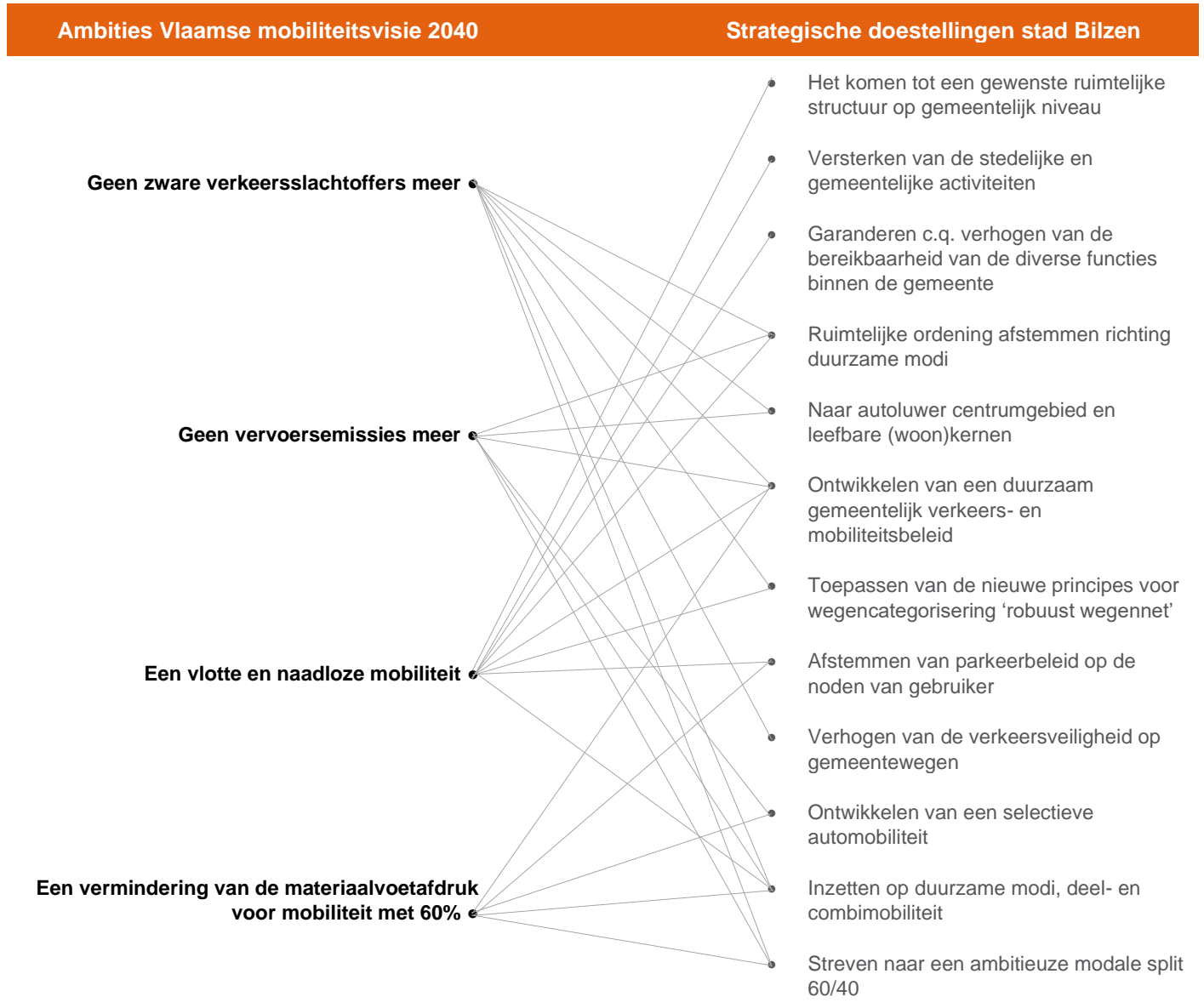
Met haar nieuwe beleid wenst Stad Bilzen haar schouders onder zetten om deze toekomstambities mee te helpen realiseren. Hiervoor is het noodzakelijk om de ambities door te vertalen tot op lokaal niveau en ze verder te specificeren via de strategische en operationele doelstellingen.

Aangezien de opmaak van dit mobiliteitsplan via het spoor 2 gebeurt (verbreden – verdiepen van het mobiliteitsplan), zijn de visies en doelstellingen uit het beleidsplan van 2010 steeds relevant. Via dit proces worden deze bijgestuurd aan de hand van de nieuwe context, om uiteindelijk tot een aangepast duurzaam mobiliteitsscenario te komen.



1.2 Strategische doelstellingen

Stad Bilzen blijft achter de fundamentele doelstellingen van het mobiliteitsplan van 2010 staan. Gezien de contextwijzigingen en de nieuwe bovenlokale beleidskaders worden deze doelstellingen verder verfijnd en aangevuld. Verder wordt er koppeling gemaakt met de ambities van de Vlaamse mobiliteitsvisie 2040.



2 Besluiten fase 2 m.b.t. de aanpassingen duurzaam beleidsscenario

Fase 2 resulteerde in een aantal aanpassingen op het duurzame beleidsscenario uit 2010. De bijgestuurde beleidskrijtlijnen worden hierover per thema weergegeven (voor de gedetailleerde beschrijving van het beleidsscenario wordt verwezen naar bijlagen 1.1 – 1.4). Deze krijtlijnen vormen de basis voor het richtinggevend deel van deze nota alsook de acties en maatregelen.

Duurzaam beleidsscenario thema 1: Strategische ruimtelijke ontwikkelingen

Met haar nieuw beleid blijft stad Bilzen verder bouwen op het duurzame scenario uit het mobiliteitsplan van 2010. Er wordt verder ingezet op verdichting en versterking van de bestaande kernen, waarbij de belangrijkste verdichting werd voorgesteld binnen het kleinstedelijk gebied van Bilzen, waaronder Bilzen-centrum. De handelsstructuur wordt ook voornamelijk in Bilzen-centrum versterkt, en in beperkte mate in Munsterbilzen.

De voornaamste focus ligt hierbij op het centrum van Bilzen. Door de realisatie van geplande ontwikkelingen (nieuwe schoolcampus, verkaveling Bivelenhof...) zal de stadskern zich naar het westen toe uitstrekken tot over het spoor. Het treinstation wordt een nieuw ruimtelijk zwaartepunt, van waaruit toegang tot de oost- en westkant van de stadskern gegeven wordt.

Het brede aanbod aan trein- en busbediening samen met de aanwezige fietssnelwegen en bovenlokale fietsroutes dienen in dit gebied sturend te fungeren bij de keuze van de verplaatsingsmogelijkheid. Hierbij wordt tevens aangesloten op het duurzame scenario uit het mobiliteitsplan van 2010, dat uitgaat van een beperking van de groei.

Duurzaam beleidsscenario thema 2: Netwerken langzaam verkeer

Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 samen met het Regionaal Mobiliteitsplan van Vervoerregio Limburg vormen de nieuwe beleidskaders voor de uitwerking van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. De doelstellingen die in deze bovenlokale plannen zijn opgenomen krijgen hun vertaling in het lokale ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid.

Op niveau van de Vervoerregio worden o.a. de (inter)regionale fietsnetwerken vastgelegd, nl. de fietssnelwegen en BFF. Dit betekent dat de verdere uitwerking en/of aanpassing van deze netwerken op het niveau van de Vervoerregio zal gebeuren. Verdere verfijning van deze netwerken gebeurt op lokaal niveau door de uitwerking van de lokale fietsroutes. Voetgangersbeleid wordt op lokaal niveau uitgewerkt.

Duurzaam beleidsscenario thema 3: Openbaar vervoernetwerk

De stad Bilzen wil het openbaar vervoer maximaal aanbieden aan de bewoners en bezoekers. Ze zal bij de Vervoerregio Limburg ijveren voor een optimale ontsluiting van Bilzen binnen rekening houdende met de budgettaire ruimte.

De stad Bilzen ziet de Hoppinpunten als laagdrempelige toegang tot openbaar vervoer en deelmobiliteit en wenst daarom in elke dorpskern een Hoppinpunt te realiseren.

Het treinstation dat als regionaal Hoppinpunt is aangeduid wordt een centrale draaischijf voor de mobiliteit in Bilzen. De ligging van het station aan de westrand van het historische centrum en aan de oostrand van het nieuwe ontwikkelingsgebied zal beide delen van de kern kunnen bedienen en inspelen (in combinatie met de andere vervoersmodi) op ruimtelijke verdichting in deze zone. Naast de verbeteringen in treinfrequentie/ -amplitudes, is het cruciaal dat het treinstation volledig toegankelijk is ingericht.

Het nieuwe beleid blijft het belang van Spartacuslijn benadrukken. Na de realisatie van deze HOV-verbinding zullen verschuivingen moeten gebeuren om het bestaande netwerken te koppelen aan de Spartacushaltes; deze haltes worden ingericht als Hoppinpunten.

Duurzaam beleidsscenario thema 4: Netwerk gemotoriseerd verkeer en parkeerbeleid

Bij de netwerken gemotoriseerd verkeer blijven de visies uit het vorige beleidsplan vooropstaan:

- Toepassing en invoering van de wegencategorisering en streven naar autoluwe kernen;
- Herinrichting in functie van verkeersveiligheid en mobiliteitsbeheersing;
- Zwaar verkeer enkel op die wegen waar dit wordt toegestaan (bufferplan zwaar verkeer).



In het nieuwe beleid wil stad Bilzen dat haar centrum goed bereikbaar is maar niet doorrijdbaar. De netwerken voor gemotoriseerd verkeer gaan uit van een duidelijk ruimtelijk en verkeerskundig beeld zodat het gewenst gebruik kan afgeleid worden uit de inrichting. Recente beslissing rond de omvorming van het historische centrum tot een fietszone zal hier ook een belangrijke rol spelen.

Vrachtverkeer is noodzakelijk maar wordt via de kortste route naar het hoger gecategoriseerd wegennet (regionale, Vlaamse en Europese Hoofdwegen) geleid. Shortcuts via interlokale en lokale wegen, afgebakend door het bufferplan zwaar verkeer, worden niet getolereerd.

De stad Bilzen is een regionale attractiepool en wil via het parkeerbeleid een duidelijk onderscheid maken tussen bezoekers en bewoners. De centra hebben een levendigheid die dient ondersteund te worden met een passend parkeerbeleid. Ze willen daarom kortparkeren in het stadscentrum aanhouden en tegelijk sterk inzetten op gebundeld parkeren in de rand van het centrum.

De visie op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt opgesteld in de nota publieke laadinfrastructuur.-Er zullen publieke laadpalen geplaatst worden op vraag van het bestuur op strategische locaties. Daarnaast zullen vragen naar laadpalen op strategische locaties van burgers onderzocht worden alsook de aanvragen binnen het principe paal volgt wagen.

Bij de uitrol van de (elektrische) deelwagens in Bilzen zal beroep gedaan worden op de publieke laadinfrastructuur met als doel zoveel mogelijk elektrische deelwagens te voorzien.

Daarnaast laat Bilzen niet toe dat er private laadpalen worden geplaatst ter hoogte van een publieke parkeerplaats van of aan een woning. Hiervoor verwijzen we door naar het principe paal volgt wagen of de reeds aanwezige publieke laadpalen in de omgeving. Dit met volgende redenen:

- Privatisering van publieke parkeerplaatsen;
- Toegankelijkheid van het openbaar domein.

Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 en het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg vormen samen een nieuw bovenlokaal beleidskaders voor dit mobiliteitsplan.

Bovenlokale visies en doelstellingen worden in dit mobiliteitsplan verder vertaald op het niveau van de gemeente.

3 Relatie met andere beleidsplannen

Onderstaand overzicht van beleidsplannen zoals reeds beschreven in de voorgaande fases vormen de beleidskaders waarbinnen het mobiliteitsplan van Bilzen zal functioneren.

3.1 Ruimtelijke beleidskaders

3.1.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werd goedgekeurd op 23 september 1997. De eerste herziening werd bekrachtigd door het Vlaams Parlement op 19 maart 2004, de tweede herziening op 16 februari 2011.

Het RSV wordt op afzienbare termijn vervangen door het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).

Relatie: het RSV wordt louter informatief vermeld in dit beleidsplan. Aangezien dit op afzienbare termijn vervangen wordt door het BRV, worden de relevante bepalingen van het BRV mee opgenomen in het voorliggend plan.

3.1.2 Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) is een opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997.

De strategische visie van het BRV werd op 20 juli 2018 goedgekeurd voor de Vlaamse Regering. Deze visie omvat een toekomstbeeld van Vlaanderen en een overzicht van strategische doelstellingen. Momenteel heeft het geen statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omwille van het feit dat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd.

De transformatie van de ruimte baseert zich voornamelijk op de twee grote pijlers –het bestaande ruimtebeslag beter benutten en de open ruimte maximaal vrijwaren. Dit werd vertaald in de volgende strategische doelstellingen:

- Verminderen van het bijkomend ruimtebeslag tot 0 ha tegen 2040;
- Europees stedelijk-economische ruimte en energienetwerken:
 - Een volledige transitie naar hernieuwbare energie tegen 2050 te realiseren door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds door het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk;
- Palet van leefomgevingen:
 - Ruimtelijke ontwikkelingsprojecten realiseren een goede inrichting vanuit de kernkwaliteiten voor ruimtelijke ontwikkeling (gedeeld en meervoudig gebruik; robuustheid en aanpasbaarheid; herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving; waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap; biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit; klimaatbestendigheid; energetische aspecten; gezondheid; inclusief samenleven; economische vitaliteit);
- Wonen en werken nabij huidige en toekomstige collectieve vervoersknopen en voorzieningen:
 - Tegen 2050 geen substantieel aantal bijkomende woongelegenheden en werkplekken meer te realiseren op te lange verplaatsingstijd van een collectieve vervoersknoop of groep voorzieningen, tenzij dit om duidelijke ruimtelijke rendementsoverwegingen aangewezen is;
- Robuuste open ruimte:
 - Tegen 2050 een robuuste en waar mogelijk multifunctioneel ingerichte open ruimte te realiseren;
- Netwerk van groenblauwe aders:
 - Tegen 2050 net netwerk van groenblauwe aders maximaal te realiseren.

Op 22 februari 2022 keurde de Vlaamse Regering de conceptnota over de bouwshift goed. De doelstelling van deze nota is om het bijkomend ruimtebeslag te reduceren naar 3 ha/ dag tegen 2025 en naar 0 ha/ dag tegen 2040.

Relatie: de strategische doelstellingen van dit beleidsplan worden meegenomen in het mobiliteitsplan. Ze dienen een doorvertaling te krijgen in het op te maken Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte Bilzen.

3.1.3 Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg

Het Ruimtelijk Structuurplan Limburg (RSPL) werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 12 februari 2003. De actualisatie van het RSPL werd goedgekeurd door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening op 23 juli 2012. Op 6 september 2012 werd het gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Op donderdag 20 september 2012, 14 dagen na de bekendmaking, trad de actualisatie van het RSPL in werking conform art. 2.1.11 VCRO.

Het RSPL wordt op afzienbare termijn vervangen door het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Limburg (Ruimtepact 2040).

Relatie: het RSPL wordt louter informatief vermeld in dit beleidsplan. Aangezien dit op afzienbare termijn vervangen wordt door het Ruimtepact 2040 worden de relevante bepalingen van het Ruimtepact 2040 mee opgenomen in het voorliggend plan.

3.1.4 Provinciaal Beleidsplan Ruimte Limburg: Ruimtepact 2040

Het Ruimtepact 2040 is een nieuwe Beleidsplan Ruimte voor de provincie Limburg. Met dit plan toont de provincie haar ambitie voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Limburg richting 2040. Het Ruimtepact 2040 zal het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Limburg volledig vervangen.

Op 20 maart 2019 werd door de provincieraad officiële startbeslissing genomen voor het Beleidsplan Ruimte Limburg, en ook de focusnota werd goedgekeurd. Vervolgens werd de conceptnota opgesteld. Deze conceptnota bevat een aantal ruimtelijke strategieën voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Limburg:

- De ruimtelijke regionale eenheid respecteren;
- Kernen en strategische gebieden versterken;
- Vervoersverbinding uitbouwen;
- De open ruimte versterken;
- De gedifferentieerde economie faciliteren;
- Hernieuwbare energie ruimtelijk integreren.

Op 14 december 2022 stelde de Provincieraad het Ontwerp-Ruimtepact 2040 samen met het ontwerp plan-MER voorlopig vast. Van 17 februari tot en met 17 mei 2023 vindt een openbaar onderzoek plaats, met inspraak en participatie van de brede bevolking in Limburg.

Het Ontwerp-Ruimtepact 2040 bestaat uit een strategische visie en drie ruimtelijke beleidskaders:

- Beleidskader 'Wonen in stads- en dorpskernen':
 - Steden en dorpen duurzaam, kwalitatief en op maat versterken door een strategisch locatie- en kernenbeleid;
- Beleidskader 'Openruimteschakels':
 - Meer samenhang van de open ruimte realiseren;
- Beleidskaders 'Economische ruimte':
 - Economische groei faciliteren met een ruimteshift.

Eind 2023/ begin 2024 zal het Ruimtepact 2040 en het Plan-MER gefinaliseerd worden. Het nieuwe beleidsplan treedt daarna in werking en vervangt het Ruimtelijk Structuurplan Limburg.

Relatie: de strategische doelstellingen van dit beleidsplan worden meegenomen in het mobiliteitsplan. Ze dienen een doorvertaling te krijgen in het op te maken Gemeentelijk Beleidsplan Ruimte Bilzen.



3.1.5 Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen (GRS) werd op 6 maart 2006 definitief aangenomen door de gemeenteraad.

De visies en gewenste structuren beschreven in het GRS zijn van belang bij de opmaak van het vernieuwde mobiliteitsplan. Echter, is het gemeentelijk structuurplan enigszins gedateerd. Daarnaast, na de inwerkingtreding van het uitvoeringsbesluit rond beleidsplanning (5 mei 2018) werd het systeem van structuurplanning gewijzigd in een systeem van beleidsplanning. Dit systeem van beleidsplanning creëert een decretale basis om ruimtelijke beleidsplannen op de drie bestuursniveaus (gewest, provincies en gemeenten, met een mogelijkheid voor intergemeentelijke planning) vast te stellen. Hier worden nieuwe uitvoeringsregels aan gekoppeld.

N.a.v. deze wijzigingen worden er nieuwe ruimtelijke beleidskaders opgemaakt: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (gewestelijk niveau), Provinciaal Beleidsplan Ruimte Limburg: Ruimtepact 2040 (provinciaal niveau). Wanneer deze beleidsplannen definitief goedgekeurd zijn dan zullen ze de vroegere respectievelijke structuurplannen vervangen.

Voor het lokale niveau betekent dit dat de nieuwe principes en visies uit deze bovenlokale beleidskaders op het niveau van stad/ gemeente vertaald moeten worden. Deze vertaling gebeurt in het nieuwe gemeentelijk Beleidsplan Ruimte, dat het vroegere GRS dient te vervangen.

Relatie: totdat het nieuwe Beleidsplan Ruimte Bilzen is definitief vastgesteld, blijft het GRS het geldige ruimtelijke beleidsdocument. Aangezien het GRS gedateerd is, is het belangrijk dat de nieuwe principes en visies van beleidsplanning op lokaal niveau worden vertaald in het Beleidsplan Ruimte van de nieuwe samengestelde gemeente Bilzen – Hoeselt.

3.2 Mobiliteitsbeleidskaders

3.2.1 Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040

De Vlaamse mobiliteitsvisie 2040 werd op 9 juli 2021 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering en luidt als volgt: *“Met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven”*.

Met deze visie wil Vlaanderen tegen 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen voor mobiliteit en ruimtelijke organisatie, op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven. Volgende perspectieven worden bijgevolg voorop gesteld:

- Perspectief 1: er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050;
- Perspectief 2: er zijn geen vervoersemissies meer in 2050;
- Perspectief 3: er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050;
- Perspectief 4: de materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050.

Deze perspectieve stellen een richtinggevend kader voor toekomstig mobiliteitsbeleid. Om deze ambitieuze visie waar te maken werden er 12 beleidsprioriteiten gedefinieerd die verder geclusterd zijn onder één van de vier thema's:

Beleidsthema 1: Knooppunten en netwerken

- Prioriteit 1: we ontwikkelen een multimodaal systeem voor optimale bereikbaarheid
- Prioriteit 2: we faciliteren actief en gebruikersgericht systeemmanagement
- Prioriteit 3: we hebben een integrale gebruikersgedreven en omgevingsgerichte benadering

Beleidsthema 2: Datastrategie en digitalisering

- Prioriteit 4: we delen kwaliteitsvolle data op een veilige, transparante en snelle manier
- Prioriteit 5: we sturen op maximale interconnectiviteit en interoperabiliteit
- Prioriteit 6: we hebben een performant mobiliteitsdatasysteem en -aansturing

Beleidsthema 3: Aanbodzijde

- Prioriteit 7: we komen tot een kwaliteitsvol vraagedreven vervoersaanbod
- Prioriteit 8: we komen tot een gelijk speelveld tussen de verschillende modi
- Prioriteit 9: we verduurzamen het vervoersaanbod en de netwerken

Beleidsthema 4: Vraagedrag

- Prioriteit 10: we verhogen de bereidheid tot veranderen
- Prioriteit 11: we belonen gewenst gedrag en ontmoedigen ongewenst gedrag
- Prioriteit 12: we sturen op basis van een integrale afweging

Relatie: de doelstellingen van de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 krijgen de vertaling op het lokale niveau en worden op die manier opgenomen in het voorliggend beleidsplan.

3.2.2 Regionaal Mobiliteitsplan 2030 Vervoerregio Limburg

Het concept basisbereikbaarheid werd voor het eerst geïntroduceerd in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019. Binnen dit regeerakkoord werd een afspraak gemaakt om het openbaar vervoer te hervormen, met bijzonder aandacht voor aantrekkelijkheid, comfort en betrouwbaarheid. Het concept basismobiliteit werd omgevormd tot basisbereikbaarheid. Vervolgens werd het nieuwe decreet basisbereikbaarheid opgesteld. Dat trad in werking op 22 juni 2019.

Basisbereikbaarheid is gericht op het opstellen van een vraaggericht vervoerssysteem om de belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar te maken. Dit betekent dat lijnen daar rijden waar de vraag heerst. Aanvullend spelen combimobiliteit en synchromodaliteit een cruciale rol. Ze dienen gefaciliteerd te worden door een performant aanbod van verschillende vervoersmodi, optimale afstemming van dit aanbod aan vervoersknooppunten en een optimale aansluiting met andere vervoersmogelijkheden. Verder dienen alle initiatieven voor collectief vervoer vereenvoudigd te worden. De verantwoordelijkheid wordt gedeeld tussen de verschillende actoren.

Om deze doelstellingen te kunnen bereiken, werd Vlaanderen opgedeeld in 15 vervoerregio's, waaronder de vervoerregio Limburg. Elke vervoerregio zal zijn eigen regionaal mobiliteitsplan opmaken. Dit plan zal het kader vormen waarbinnen gemeenten hun lokale mobiliteitsplannen en -beleid opmaken. Daar het plan met diverse maatschappelijke en mobiliteitstrends moet rekening houden, wordt er een lange termijn toekomstvisie uitgedacht. Hier zal niet alleen het openbaar vervoer deel van uit maken, maar ook andere beleidsdomeinen zoals wegencategorisering, het bovenlokaal fietsroutenetwerk, vrachtvervoer, enzovoort. Het regionaal mobiliteitsplan geeft de gemeenten van de regio de mogelijkheid om gezamenlijk beslissingen te maken, die lokaal verankerd en gedragen zijn.

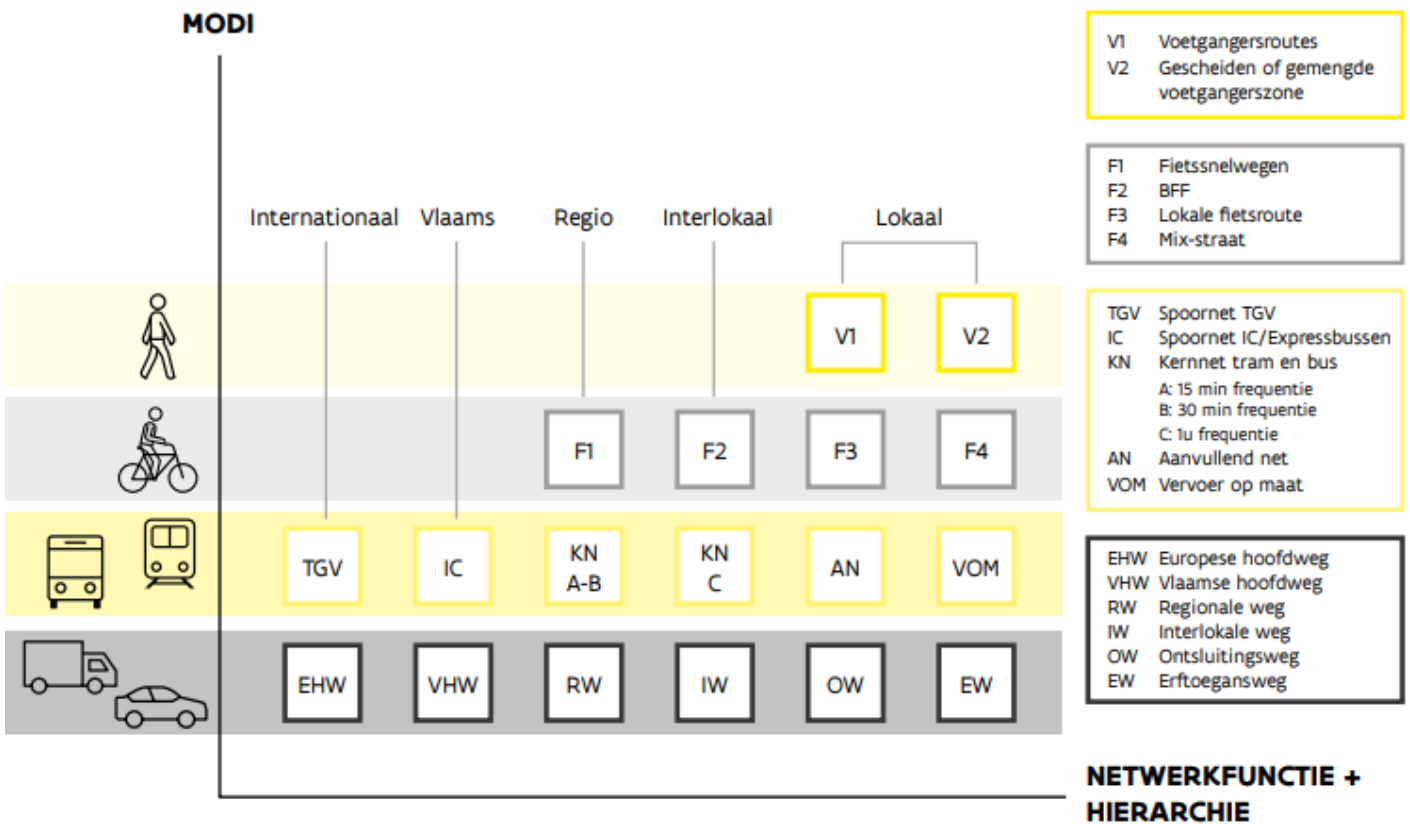
Op 11 december 2023 werd het Regionaal Mobiliteitsplan 2030 – 2050 voor de Vervoerregio Limburg officieel goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Hieronder worden de belangrijkste beleidskrijtlijnen uit het RMP beschreven alsook de elementen die relevant/ van belang zijn voor stad Bilzen.

3.2.2.1 Netwerken

- Fiets:
 - Uitbouw en optimalisatie van alle (reeds geplande) fietssnelwegen;
 - Ontbrekende schakels in het fietssnelwegennet uitwerken als 'BFF-route op te waarderen tot fietssnelweg'. Dit wil zeggen dat hetzelfde kwaliteitsniveau als een fietssnelweg gegarandeerd moet worden op deze routes (nood aan een haalbaarheidsstudie op korte termijn);
 - Fietsverbindingen moeten uitgewerkt worden als hoofdroute op regionaal niveau;
 - Op interlokaal niveau wordt het fijnmazige BFF behouden. De kwaliteit en realisatie ervan moet verhoogd worden.
- Openbaar vervoer:
 - Trein: een verhoging van de frequentie naar een halfuurfrequentie;
 - Uitbouw van Regionaal Hoogwaardig Openbaar Vervoer:
 - Specifiek voor Bilzen: de 3 Spartacuslimlijnen (één waarvan loopt door het grondgebied van Bilzen), zijn voor de Vervoerregio essentieel om de ruggengraat te vervolledigen en de volledige regio toegang te geven tot het hoogwaardig openbaar vervoer. De voorziening moet gelijkwaardig zijn aan een sneltram: een eigen bedding over heel het traject is van uiterst belang alsook de snelheid en de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.
 - Regionale busverbindingen: frequentieverhoging op alle lijnen dit voorzien zijn op regionaal niveau. De Vervoerregio wil streven naar een halfuur frequentie voor deze lijnen.
 - Interlokale busverbindingen: op interlokaal niveau worden er enkele buslijnen toegevoegd als feeder naar de ruggengraat op regionaal niveau:
 - Specifiek voor Bilzen: verbinding tussen Bilzen en Tongeren.
- Auto:
 - Optimalisatie hoofdwegennet:
 - Specifiek voor Bilzen: bestendigen en verbeteren van de doorstroming op de Vlaamse Hoofdwegen, de E313 en de E314, als drager van het doorgaand internationaal en interregionaal verkeer over lange afstanden;
 - Optimalisatie van de Regionale en Interlokale wegen;

bilzen

- Gebiedsgerichte aanpak van het lokaal wegennet om het ongewenst doorgaand (zwaar) verkeer te ontmoedigen en te sturen naar het dragend wegennet.
- Hoppinpunten:
 - Uitbouw van Hoppinpunten:
 - **Specifiek voor Bilzen: het RMP duidt volgende Hoppinpunten aan:**
 - 1x regionaal Hoppinpunt: Station Bilzen inclusief deelfietsen;
 - 8x lokale Hoppinpunten: rotonde Hasseltsepoort (Bilzen centrum), rotonde Tongersestraat (t.h.v. Carrefour), Beverst (Sint-Gertrudiskerk), 2x Munsterbilzen (Hemelvaartkerk en Hoveweg), 2x Eigenbilzen (Sint-Ursulakerk en Dorpsstraat), Mopertingen (Maastrichterstraat);
 - Buurthoppinpunten worden door de stad zelf voorgesteld. Vervoerregio stelt ze vast en neemt ze op in de lijst van Hoppinpunten.
- Vracht en logistiek:
 - Uitbouw en optimalisatie van multimodale logistieke knooppunten;
 - Uitbouw en optimalisatie van multimodale netwerken:
 - Vrachtgeleidingsnetwerk:
 - Hoofdnetwerk: Europese en Vlaamse Hoofdwegen;
 - Regionale vrachtroutes: verbindingen tussen regionale bedrijventerreinen en multimodale knooppunten;
 - Aanrijroutes: vrachtontsluiting op lokaal niveau;
 - Uitwerken van beleid rond vrachtparkeren.
- Parkeren: hoofdstuk 4.2.5 B.5 Parkeerbeleid.



Figuur 3-1: Hiërarchische wegindeling in relatie tot de functie in het vervoersnetwerk (Bijgewerkte figuur uit "Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling", 2019)

3.2.2.2 Ruimtelijk beleid

Het Regionaal Mobiliteitsplan streeft naar een betere afstemming tussen mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Gezien de verbondenheid tussen de twee, het streven naar een duurzamere mobiliteit zal tevens winsten op het ruimtelijke vlak opleveren.

Rekening houdend met het Ruimtepact 2040 en de strategische visie uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen worden de volgende speerpunten uitgezet:

- Multimodaliteit als ruimtelijk uitgangspunt: bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de vervoerregio wordt nadruk gelegd op multimodaliteit met verschillende vervoersmodi. Het uitbreiden van mobiliteitsaanbod is hierbij cruciaal.
- Samen bijdragen aan de modal shift: doordacht ruimtelijk beleid ondersteunt de doelstellingen zoals de modal shift van 60/40 en het verminderen van het aantal autokilometers. Dit door de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op de strategische locaties te voorzien, met als gevolg een vermindering van energie- en vervoersvraag, het vrijmaken van open ruimte voor actieve modi of groenvoorzieningen.
- Bereikbare nieuwe ontwikkelingen: nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met hoge verkeersgeneratie/ -attractie worden gepland op locaties met goede bereikbaarheid en een (potentiële) multimodale ontsluiting. Dit is een belangrijk criterium in het ruimtelijk beleid, dat onder andere het duurzaam ondernemen kan bevorderen. Dit past binnen de ruimteshift waarbij het ruimtelijk beleid zich richt op het plaatsen van passende voorzieningen op de juiste locaties.
- Ruimtelijk bijdragen aan 'Limburg als fietsparadijs': bovenlokale fietsroutenetwerken worden meegenomen en afgetoetst bij de ontwikkeling en realisatie van allerhande ruimtelijke plannen en projecten. Ontbrekende schakels of slechte verbindingen en onveilige plekken op belangrijke fietstrajecten komen naar boven vanuit het mobiliteitsbeleid. Zwakke punten die binnen een planningsinitiatief opgenomen kunnen worden, worden meegenomen in het ruimtelijk beleid. Zo worden ruimtelijke opportuniteiten benut voor een verbetering van kwaliteit, comfort, coherentie, veiligheid en beleving. Daarnaast, worden de bovenlokale fietsnetwerken als kader gebruikt om de adviezen en beslissingen in het ruimtelijk beleid af te toetsen.

3.2.2.3 Gedragsverandering

Bij het streven naar de gestelde ambities met betrekking tot een duurzamere modale verdeling van 60/40 en het verminderen van het aantal autokilometers is gedragsverandering essentieel, vooral bij zowel bestaande automobilisten als de nieuwe generatie.

De focus ligt op verbeteringen in het openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen en combimobiliteit, samen met gedragsgerichte maatregelen ter ondersteuning van de modal shift. De transitie naar een nieuwe mobiliteitscultuur, met minder afhankelijkheid van auto's, vereist het bevragen van bestaande gewoonten en het omarmen van verandering. Dit mobiliteitsplan streeft ernaar om deze maatschappelijke overgang te versterken en te versnellen.

Mobiliteitsmanagement wordt gericht op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen, aangepast aan diverse reismotieven en doelgroepen, in samenwerking met lokale en regionale initiatieven. Voor korte afstanden rond kernen en economische hubs wordt de focus op fietsen en wandelen gelegd, terwijl openbaar vervoer en combimobiliteit oplossingen bieden voor langere trajecten. Verkeersmanagement, regelgeving en fiscale maatregelen blijken effectieve manieren om gedrag te beïnvloeden. Nieuwe technologieën bieden nieuwe mogelijkheden op deze gebieden, waarop de vervoerregio wil inspelen. Werkgevers zijn een belangrijke doelgroep in dit proces door incentives te bieden voor duurzame vervoerswijzen, wat niet alleen voordelen oplevert voor de samenleving en werknemers, maar ook kostenbesparingen en ruimteoptimalisatie voor de werkgever zelf mogelijk maakt.

Relatie: de doelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsplan krijgen de vertaling op het lokale niveau. Deze doelstellingen alsook de relevante elementen uit het beleidsscenario van het RMP worden opgenomen in dit beleidsplan.



RICHTINGGEVEND DEEL



4 Uitwerking in werkdomeinen A – B – C

In de volgende hoofdstukken wordt het voorkeursscenario, zoals vastgelegd in de uitwerkingsnota, per thema/ werkdomein verder uitgewerkt tot specifieke maatregelen.

Volgende thema's per werkdomein komen in dit mobiliteitsplan aan bod:

Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

Werkdomein B: Netwerken per modus

Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen



Omdat bij de opmaak van het voorliggend beleidsplan spoor 2 wordt gevolgd (verbreden – verdiepen van het mobiliteitsplan), wordt er bij de uitwerking van het beleidsscenario in werkdomeinen A – B – C terugkoppeling gemaakt met het beleid vanuit het mobiliteitsplan 2010. Hierbij wordt in het begin van elke thema aangegeven welke beleidswijzigingen worden gedaan.



4.1 Werkdomein A

Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten

De beschrijving van werkdomein A bevat een concrete invulling van de ruimtelijke visie voor het mobiliteitsplan.

Werkdomein A bestaat uit drie delen:

A.1 Ruimtelijke planning

A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen



4.1.1 A.1 Ruimtelijke planning

Aanpassingen van het beleid 2010

Met haar nieuw beleid blijft stad Bilzen verder bouwen op het duurzame scenario uit het mobiliteitsplan van 2010. Er wordt verder ingezet op verdichting en versterking van de bestaande kernen, waarbij de belangrijkste verdichting werd voorgesteld binnen het kleinstedelijk gebied van Bilzen, waaronder Bilzen-centrum. De handelsstructuur wordt ook voornamelijk in Bilzen-centrum versterkt, en in beperkte mate in Munsterbilzen.

De voornaamste focus ligt hierbij op het centrum van Bilzen. Door de realisatie van geplande ontwikkelingen (nieuwe schoolcampus, verkaveling Bivelenhof...) zal de stadskern zich naar het westen toe uitstrekken tot over het spoor. Het treinstation wordt een nieuw ruimtelijk zwaartepunt, van waaruit toegang tot de oost- en westkant van de stadskern gegeven wordt.

Het brede aanbod aan trein- en busbediening samen met de aanwezige fietssnelwegen en bovenlokale fietsroutes dienen in dit gebied sturend te fungeren bij de keuze van de verplaatsingsmogelijkheid. Hierbij wordt tevens aangesloten op het duurzame scenario uit het mobiliteitsplan van 2010, dat uitgaat van een beperking van de groei van autoverplaatsingen.

Ruimtelijke planning in het beleidsplan van 2010 is gebaseerd op de ruimtelijke structuurplanning op alle bestuursniveaus: Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (gewestelijk niveau), Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg (provinciaal niveau) en Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (gemeentelijk niveau).

Na de inwerkingtreding van het uitvoeringsbesluit rond beleidsplanning (5 mei 2018) werd het systeem van structuurplanning gewijzigd in een systeem van beleidsplanning. Dit systeem van beleidsplanning creëert een decretale basis om ruimtelijke beleidsplannen op de drie bestuursniveaus (gewest, provincies en gemeenten, met een mogelijkheid voor intergemeentelijke planning) vast te stellen. Hier worden nieuwe uitvoeringsregels aan gekoppeld.

N.a.v. deze wijzigingen worden er nieuwe ruimtelijke beleidskaders opgemaakt: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (gewestelijk niveau), Provinciaal Beleidsplan Ruimte Limburg: Ruimtepact 2040 (provinciaal niveau). Wanneer deze beleidsplannen definitief goedgekeurd zijn dan zullen ze de vroegere respectievelijke structuurplannen vervangen.

In het voorliggend mobiliteitsplan wordt uitgegaan van het nieuwe systeem van beleidsplanning. Structuurplanning wordt enkel informatief mee opgenomen.

4.1.1.1 Fusie Bilzen – Hoeselt

Op 17 oktober 2023 hebben de gemeenteraden van Bilzen en Hoeselt de definitieve beslissing unaniem goedgekeurd om op 1 januari 2025 te fusioneren. De effectieve fusie zal ingaan op 1 januari 2025.

Op basis van het draaiboek vrijwillige fusies van het Agentschap Binnenlands Bestuur werd er een volledig draaiboek gemaakt waarin alle aspecten van een fusie en de overgangsmaatregelen zijn opgenomen (o.a. interne zaken, grondgebonden materies, overgangsregelingen, ...). De afstemming van o.m. gemeentelijke beleidsplannen zal ook volgens dat draaiboek verlopen.

In het kader van de fusie van de nieuwe stad zullen de mobiliteitsvisies geïntegreerd worden en zal er één overkoepelende visie ontwikkeld worden die van toepassing is op het volledige gebied. De bestaande mobiliteitsplannen dienen hiervoor als basis. Het doel is om de bestaande elementen nauw op elkaar af te stemmen en van daaruit een gedeelde visie te creëren en implementeren, waarbij geen nieuw mobiliteitsplan voor Bilzen-Hoeselt wordt ontwikkeld, maar eerder de huidige plannen worden geïntegreerd en geharmoniseerd.

4.1.1.2 Ruimtelijk beleid

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Bilzen (GRS) werd op 6 maart 2006 definitief aangenomen door de gemeenteraad.

In 2017 werd het bestaande systeem van structuurplanning decretaal gewijzigd in een systeem van beleidsplanning. Dit creëerde een decretale basis om ruimtelijke beleidsplannen op de drie bestuursniveaus (gewestelijk, provinciaal en (inter)gemeentelijk) vast te stellen. Deze nieuwe decretale bepalingen en ook de uitvoeringsregels voor ruimtelijke beleidsplannen traden in werking op 5 mei 2018.

N.a.v. deze wijzigingen werden er nieuwe ruimtelijke beleidskaders opgemaakt: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (gewestelijk niveau), Provinciaal Beleidsplan Ruimte Limburg: Ruimtepact 2040 (provinciaal niveau). Wanneer deze beleidsplannen definitief goedgekeurd zijn dan zullen ze de vroegere respectievelijke structuurplannen vervangen.

Nieuw systeem van structuurplanning geldt ook voor Vlaamse steden en gemeenten. Gemeentelijk beleidsplan ruimte zal de vroegere gemeentelijke structuurplannen vervangen. Een stad of gemeente kan verder werken in uitvoering van haar GRS tot ze de overstap maakt naar een beleidsplan. Er is geen verplichting om voor een bepaalde deadline een beleidsplan te maken. Echter biedt het opstellen van een nieuw gemeentelijk ruimtelijk beleidsplan de mogelijkheid om in te spelen op actuele ruimtelijke vraagstukken waarop het GRS geen antwoord meer heeft. Een actueel ruimtelijk kader is essentieel als leidraad voor de gemeente om een samenhangend en consistent ruimtelijk beleid te voeren.

De regelgeving hieromtrent wordt vastgelegd in:

- Decretale bepaling¹: VCRO;
- Decretale bepaling²: decreet van 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving;
- Besluit en verslag Vlaamse Regering³: besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2018 tot bepaling van nadere regels voor de opmaak, de vaststelling en de herziening van ruimtelijke beleidsplannen.

De afstemming tussen de beleidsplannen van Bilzen en Hoeselt zal op basis van een draaiboek gebeuren (zie vorig hoofdstuk).

Opsomming acties A.1

- A.1.1 Continu afstemming tussen de ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid;
- A.1.2 Nieuwe ruimtelijke projecten toetsen aan locatiebeleid;
- A.1.3 Integratie van mobiliteitsplannen en -visies Bilzen en Hoeselt tot één mobiliteitsvisie Bilzen-Hoeselt.

¹ <https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1018245&datum=&geannoteerd=false&print=false>

² <https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1029252&datum=&geannoteerd=false&print=false>

³ <https://codex.vlaanderen.be/PrintDocument.aspx?id=1028835&datum=&geannoteerd=false&print=false>

4.1.2 A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit

Aanpassingen van het beleid 2010

De ruimtelijke ontwikkelingen worden gestuurd richting duurzame modi. Er worden volwaardige alternatieven aangeboden op het vlak van openbaar vervoer, voetgangers- en fietsverkeer. Het ongewenste auto- en vrachtverkeer doorheen de verschillende kernen wordt vermeden. Aanvullend hieraan zet stad Bilzen in op deel- en combimobiliteit, de nieuwe steunpijlers van de duurzame mobiliteit richting de modale en mentale shift. Bijgevolg zullen de volgende beleidslijnen verankerd worden bij de ruimtelijke projecten en ontwikkelingen:

- **Duurzame modi:**
 - Netwerken: ruimtelijke ontwikkelingen zijn goed ontsloten en bereikbaar voor de actieve weggebruikers. Verschillende attractiepolen zijn verbonden door rechtstreekse, veilige en comfortabele voetgangers- en fietsroutes.
 - Infrastructuur en voorzieningen: bij de ruimtelijke ontwikkelingen en concentraties van wonen, werken, recreëren... wordt kwalitatieve en comfortabele infrastructuur voorzien (bv. overdekte beveiligde fietsenstallingen, laadpalen voor zowel elektrische fietsen als auto's, parkeerplaatsen voorbehouden voor elektrische voertuigen...). Infrastructuur is veilig, comfortabel en volledig toegankelijk ingericht.
- **Deelmobiliteit:** het inzetten op deelvoertuigen betekent voor stad Bilzen een manier om de mobiliteit verder te verduurzamen. Autodelen versterkt de modal shift, heeft gunstig effect op het wagenpark en parkeervoorzieningen en vermindert de ecologische voetafdruk. Daarnaast, vult deelmobiliteit de combimobiliteit aan en stimuleert mentale shift richting het gebruik van duurzame vervoersmodi⁴. Hierbij worden de volgende doelstellingen nagestreefd:
 - Stimuleren van groei van een inclusief aanbod van gedeelde mobiliteit in de stad;
 - Realisatie van Hoppinpunten;
 - Integreren van deelmobiliteit bij woningbouwprojecten;
 - Opnemen van deelmobiliteit in het stedelijke parkeerbeleid;
 - Creëren van een duurzaam aanbod van deelvoertuigen;
 - Inzetten op informeren en sensibiliseren van inwoners en intermediairen met betrekking tot deelmobiliteit;
 - Aanstellen van een centrale coördinator voor het autodeelbeleid.
- **Combimobiliteit:**
 - Uitbouw van Hoppinpunten (meer details in het hoofdstuk 2.3.6) ter ondersteuning van combimobiliteit.

Er worden volgende strategische ruimtelijke en infrastructuurprojecten opgenomen in dit mobiliteitsplan:

- Masterplan verkaveling Bivelenhof;
- Stedelijke randwijk Tabaart;
- Herontwikkeling site Ganshof;
- Nieuwe brandweerkazerne;
- Bedrijventerrein Eikaart;
- Industrieontwikkeling Spelver (reeds ontwikkeld);
- Hoppinpunten;
- Stationsomgeving;
- Afsluiting spoorovergangen;
- Spartacuslimn 1: Hasselt – Maastricht;
- Westelijke Stadsontsluitingsweg;
- Doortocht Beverst;
- Stedelijke Entreestrip;
- Fietssnelwegen.

⁴ Deelmobiliteit in woningbouw/ actieplan gedeelde mobiliteit (Bilzen, 2022)

bilzen

4.1.2.1 Masterplan verkaveling Bivelenhof

Masterplan verkaveling Bivelenhof is de uitwerking van deelplan 2 van PRUP Afbakening KSG Bilzen.

Dit verkavelingsplan ligt binnen het stedelijk woongebied vlak aansluitend aan de westzijde van het station van Bilzen. Het project omvat de realisatie van 355 woonegelegenheden en wordt in 4 fases ontwikkeld.

De ontsluiting van het gebied gebeurt als volgt: het zuidelijk deel wordt ontsloten via de Meremweg; in het noorden wordt verbinding gemaakt met de Oude Tongersestraat (toekomstige stadsontsluitingsweg). De ontsluiting op de Nieuwstraat wordt geknipt. Op het vlak van verkeersafwikkeling wordt rekening gehouden met de gefaseerde uitvoering van het project. Er worden geen afwikkelingsproblemen verwacht en voor de fases 1 en 2 kan de bestaande ontsluiting zelfs behouden blijven.



Figuur 4-1: Plangebied MP verkaveling Bivelenhof

Wanneer fases 3 en 4 worden uitgevoerd, dan dringt zich wel een aansluiting op een verbrede Oude Tongersestraat op, gezien de grote omrijfactor naar de N2. De uitwerking van deze aansluiting gebeurt binnen het project van de randweg.

Tevens wordt er voldoende parkings voorzien om de toekomstige parkeervraag op te vangen. Het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers ligt zelfs iets hoger (0,5 pp. i.p.v. 0,3 pp.) waardoor er mogelijk risico kan ontstaan voor de kwaliteit van het publiek domein.

Aandachtspunten

- Afstemming met RUP Tunnel (in opmaak) op het vlak van de ontsluitingsstructuur naar de toekomstige stadsontsluitingsweg/ rotonde;
- Voorzien van infrastructuur voor deel- en elektrische mobiliteitsvormen (zowel fietsers als auto's).

4.1.2.2 Stedelijke randwijk Tabaart

Ontwikkeling van de stedelijke randwijk Tabaart kadert in de uitvoering van het GRS. Dit woonuitbreidingsgebied gebeurt vanuit de visie om een sterkere binding te verzekeren tussen dit stadsdeel en het westelijker gelegen historisch gegroeide centrumgebied.

Deze ontwikkeling bestaat uit twee delen: 1) Masterplan Tabaart, dat volledig plangebied omvat, en 2) RUP Tabaart, dat enkel de zuidelijke zone omvat (figuur hiernaast). Voor de overige zone binnen het RUP wordt een verkaveling opgemaakt in 2024, ontwikkeling gepland in 2025-2026.



Figuur 4-2: Plangebied RUP Tabaart

Noch naar afwikkeling, noch naar verkeersleefbaarheid en -veiligheid worden er in de toekomst problemen verwacht. Ook op het vlak van parkeren zouden de opgelegde parkeernormen volstaan om de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen. De ontsluiting gebeurt voornamelijk via Tabaartstraat/ deels Spelverstraat.

Aandachtspunten

- Oneigenlijk en doorgaand verkeer op de nieuwe interne oost-west as dient ontmoedigd te worden;
- Continu monitoring/ evaluatie van verkeersafwikkeling kruispunt Maastrichterstraat x Spelverstraat;
- Voorzien van infrastructuur voor deel- en elektrische mobiliteitsvormen (zowel fietsers als auto's).



4.1.2.3 Herontwikkeling site Ganshof

Op de site Ganshof staat een voormalige OCMW ziekenhuis met een totaal bouwvolume van 85.000 m². De ziekenhuisactiviteiten werden overgenomen door AZ Vesalius. In de loop van de jaren zijn de ziekenhuisactiviteiten afgebouwd en bleef enkel nog een daghospitaal over. AZ Vesalius bouwde recent op dezelfde site een nieuw medisch centrum waardoor sinds 2021 ook het voormalige daghospitaal leeg staat.

Het gebouw staat nu ongeveer voor de helft leeg en is voor een deel nog in gebruik door andere diensten: sociaal huis, huis van het kind, St. Vincentius-vereniging, muziekacademie, VDAB en lokaal opvanginitiatief (LOI).



Figuur 4-3: Herinrichtingsplan Site Ganshof

Het bestaande gebouw voldoet in alle opzichten niet meer aan de hedendaagse normen. Om de site op te waarderen en te herbestemmen, zou het gebouw best afgebroken worden om plaats te maken voor een nieuw hedendaags en energievriendelijk gebouw. De site zal herontwikkeld worden waarbij het een strategische locatie is tussen de nieuwe scholencampus en de markt in Bilzen. Naar aanleiding van de bouw van het nieuwe daghospitaal werd al een inrichtingsstudie opgemaakt.

Aandachtspunten

- Voorzien van infrastructuur voor deel- en elektrische mobiliteitsvormen (zowel fietsers als auto's);
- Monitoring van (bijkomende) verkeersbelasting op omliggende straten/ Bilzen-centrum.

4.1.2.4 Nieuwe brandweerkazerne

In 2024 worden twee verouderde brandweerkazernes in Bilzen en Hoeselt vervangen door één kazerne ter hoogte van het kruispunt N700 x N701. De bestaande gebouwen hebben hun maximumcapaciteit reeds bereikt. Daarnaast, de ligging in het centrum van Bilzen bemoeilijkt het vlot uitrijden. Ontsluiting zal gebeuren via de Linnerbocht met een rechtstreekse toegang ter hoogte van de Biesenweg. Het AWW zal zorgen voor intelligente verkeerslichten op het kruispunt met de Alden Biesensingel.

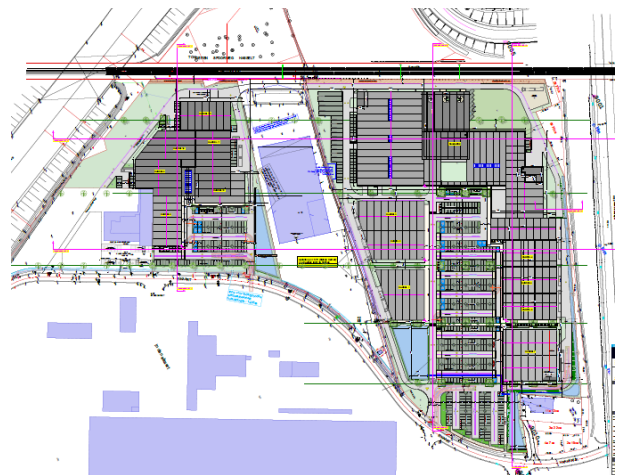
De nieuwe ligging van de kazerne en haar ontsluiting via de N700/ N701 geeft directe toegang tot bovenlokaal wegenis. Van daaruit kunnen de brandweerwagens vlot uitrijden in verschillende windrichtingen. Voor centrum Bilzen biedt dit kansen om de site van de oude kazerne met aanliggende parkeergelegenheid op een andere manier in te vullen.

4.1.2.5 Bedrijventerrein Eikaart

Bedrijventerrein Eikaart is de uitwerking van deelplan 3 van PRUP Afbakening KSG Bilzen. Voor het grootste deel is de zone al bebouwd en in gebruik, voor een deel zijn de procedures van omgevingsvergunningaanvragen lopende.

In 2019 werd voor deze ontwikkeling een project-MER opgemaakt. Het nieuwbouwproject behelst 2 sites naast het bestaande AVEVE-gebouw, nl. site A (rechts van AVEVE) en site B (links van AVEVE):

- Site A: activiteiten Palmaers en kleinhandelszone;
- Site B: Palmaers Service en kleinhandelszone. (situatie november 2023, vergunning vernietigd en ontwikkeling binnen zone B zal herbekeken worden binnen de contouren van het RUP).



Figuur 4-4: Toekomstige projectsite

bilzen

Het project heeft een positief effect voor de voetgangers door het voorzien van afgescheiden doorsteken over de gehele lengte van het projectgebied. Het project wijzigt de wandelafstanden niet, dus op dat vlak is er geen effect. Ook op vlak van bereikbaarheid en oversteekbaarheid wijzigt er niets significant. M.b.t. fiets, er worden voldoende hoogwaardige fietsstallingen voorzien.

Op het vlak van openbaar vervoer biedt Eikaart de nodige ruimte om eventuele bijkomende bediening van de retailzone te kunnen opvangen. De kwaliteit van de looproutes naar de haltes verbetert. Dit is bijgevolg een positief effect.

Voor het auto- en vrachtverkeer is er in het standaardscenario geen extra wegverkeer via de N730 x Industrielaan. Bij uitvoering van de sensitiviteitstoets is er wel – zij het een beperkte – impact. Het aantal vrachtbewegingen is zeer beperkt en er is daardoor slechts een verwaarloosbaar effect. Ook op vlak van verkeersleefbaarheid genereert het project geen negatieve effecten.

Aandachtspunten

- Bewegwijzering fietsers optimaliseren;
- Voetgangersinfrastructuur uitbreiden op de missing links tussen site en afrit N700, en tussen de site en de brug onder de N700 zijde Hoeselt;
- Verkeersveiligheid gemengd verkeer;
- Compartimenteren van de parkingzone naar functie (handel, event, Kinderrijk);
- Aanhouden van de bestaande monitoring van het verkeerslicht rijrichting Hoeselt op het kruispunt N730 x Industrielaan door AWV.

4.1.2.6 Industrieontwikkeling Spelver

Industrieterrein Spelver, dat aan de oostelijke rand van Bilzen-centrum ligt, bestaan planologisch uit drie aaneengesloten delen: Spelver I (bestemming volgens het gewestplan), Spelver II (RUP Spelver) en Spelver III (RUP Spelver III).

Spelver II

De nieuwe ontsluitingsweg werd aangesloten ten noorden van de kruising Meershoven – Pijpenpoort. De Kapittelstraat werd heringericht en functioneert als lokale ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein. De Kapittelstraat werd via een rotonde aangesloten aan de nieuwe ontsluitingsweg. De Spelverstraat wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer op de verbinding tussen de Kapittelstraat en de N2. De Kapittelstraat blijft verbonden met de Spelverstraat om het gedeelte van de Spelverstraat tussen de Kapittelstraat en Meershoven te ontlasten.



Figuur 4-5: Concepttekening ontwikkelingsscenario Spelver II

De interne verkeersafwikkeling van het lokale bedrijventerrein wordt verzorgd door nieuwe lokale wegen die aansluit op Kapittelstraat. De bedrijven van het bedrijventerrein worden verplicht ontsloten via de lokale wegenis: het aantal rechtstreekse ontsluitingen van individuele bedrijven op de nieuwe ontsluitingsweg werd zo veel als mogelijk beperkt. Binnen de zone voor wegenis werd plaats gemaakt voor de nieuwe ontsluitingsweg, inrichting als structurerende groenas, aanleg van fietspaden en een parallel lopende weg voor landbouwvoertuigen.

De bestaande buurtweg die de projectzone oostwestgericht dwars, werd gerespecteerd en loopt door een centraal park.

bilzen

Spelver III

De ontsluiting gebeurt langs het bestaande bedrijventerrein Spelver I. Het bedrijventerrein oprijden vanuit het zuiden via de omleidingsweg is niet mogelijk. Het verkeer rijdt het bedrijventerrein op ter hoogte van de nieuwe rotonde tussen Spelver I en Spelver II en kan via Spelver I de uitbreiding van het bedrijventerrein en de nieuwe bedrijven bereiken. De hoofdweg op het bedrijventerrein is 12,00 m breed met vertakkingen van 10,00 m breed. De ruimte die niet ingenomen werd als weg werd ingericht als groene berm. Parkeren gebeurt op eigen terrein.



Figuur 4-6: Structuurschets Spelver III

Voor langzaam verkeer werd er één hoofdwas voorzien. Deze bevindt zich in de bufferstrook (10,00 m breed in het minst brede gedeelte). Deze hoofdwas loopt over het bedrijventerrein richting Spelver I. Op het bedrijventerrein wordt geen afzonderlijk fietspad voorzien maar kan de fietser/ voetganger passeren over de weg/ berm. Aan de rotonde ten zuiden kan de omleidingsweg veilig worden overgestoken en deze langzame verbinding vindt hier aansluiting op de buurtweg n°50 ten oosten. Deze voetweg kan ook worden doorgetrokken in de groen- en waterbufferingszone, om ook langs hier een doorgang te hebben voor langzaam verkeer.

Aandachtspunten

- Impact op de industrieontwikkeling op het bufferplan zwaar verkeer;
- Impact van de omleidingsweg op verkeersafwikkeling/ doorgaand (zwaar) verkeer Munsterbilzen;
- Aanpassing van bewegwijzering en signalisatie.

4.1.2.7 Hoppinpunten

Hoppinpunten worden besproken in het hoofdstuk 4.2.3.4 Hoppinpunten.

4.1.2.8 Stationsomgeving

Naar aanleiding van de actie uit het beleidsplan 2010 werd in 2014 i.o.v. stad Bilzen een Masterplan stationsomgeving opgemaakt. De meeste delen van dit plan zijn niet weerhouden of achterhaald. In de loop van 2024 zal stad Bilzen i.s.m. de Vlaamse Bouwmeester een nieuw plan uittekenen voor Bilzen centrum. Het treinstation en omgeving zijn hier een onderdeel van. Hierbij is het belangrijk om rekening te houden met de inrichtingsprincipes voor de Regionale Hoppinpunten zoals beschreven in de Ontwerpwijzer Hoppinpunten.

Het station van Bilzen werd door de Vervoerregio Limburg aangeduid als Regionaal Hoppinpunt, dat de verplaatsingen binnen de regio dient te faciliteren (meer details in het hoofdstuk 4.2.3.4 Hoppinpunten). Het voorkeursconcept voor dit Hoppinpunt werd uitgewerkt binnen de Vervoerregio Limburg.

Bij de inplanting van het Hoppinpunt worden de volgende aspecten verder uitgewerkt/ geüpgraded:

- Voorzien van 8 deelfietsen, met de mogelijkheid om dit aanbod uit te breiden tot 16 fietsen;
- Voorzien van ruimte voor buitenmaatse fietsen;
- Uitbreiden van fietsenstallingscapaciteit tot 500 à 1.000 stallingsplaatsen (op langere termijn);
- Extra diensten.

Aandachtspunten

- Realisatie van voetgangersverbinding tussen Merem en treinstation;
- Algemene toegankelijkheid opstap treinen/ geleiding doorheen het station/ stationssite;
- Parkeerruimte reserveren voor deelvoertuigen;
- Voorzien van Kiss & Ride-zone in de Nieuwstraat;
- Route fietssnelweg overheen stationssite en parking;
- Parkeerregulering en opvolging van parkeren (capaciteit en gebruik) in de stationsomgeving, in functie van het langparkeren (centrumbediening), kort parkeren (Kiss & Ride), parkeren in functie van schoolomgeving en in functie van treingebruik.



4.1.2.9 Afsluiting spoorovergangen

Infrabel heeft in het najaar 2021 de omgevingsvergunning ingediend voor de afschaffing van de zeven overwegen in Bilzen. Het onderzoek is lopende. De overwegen worden vervangen door vier tunnels en twee bruggen. Afhankelijk van het verloop van de procedure kan er begin 2024 gestart worden met de werkzaamheden die in 2026 klaar moeten zijn.

Het betreft een gezamenlijk project van Infrabel, De Lijn, Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Bilzen. Doel is het afsluiten en vervangen van alle zeven overwegen in Bilzen om zo de veiligheid en stiptheid voor het treinverkeer en de weggebruikers te verhogen. De zeven overwegen worden vervangen door twee bruggen, vier tunnels en twee delen fietssnelweg. Deze werken kaderen deels binnen het Spartacusproject, de aanleg van een sneltram/ busverbinding tussen Hasselt en Maastricht.

Molenstraat (OW 47)



De overweg Molenstraat wordt vervangen door een brug voor alle verkeer. Hier komt de halte Beverst van De Lijn.

Figuur 4-7: Concept vervanging overweg Molenstraat

Nijverheidsstraat (OW 46)

De overweg Nijverheidsstraat krijgt als alternatieven een fiets- en voetgangerstunnel en een Langsweg tussen de Molenstraat en Nijverheidsstraat.

Tussen overweg Nijverheidsstraat en overweg Laarstraat wordt parallel aan de noordzijde van het spoor een fietspad aangelegd dat deel uitmaakt van Fietssnelweg F70.



Figuur 4-8: Concept vervanging overweg Nijverheidsstraat

Laarstraat (OW 45A)

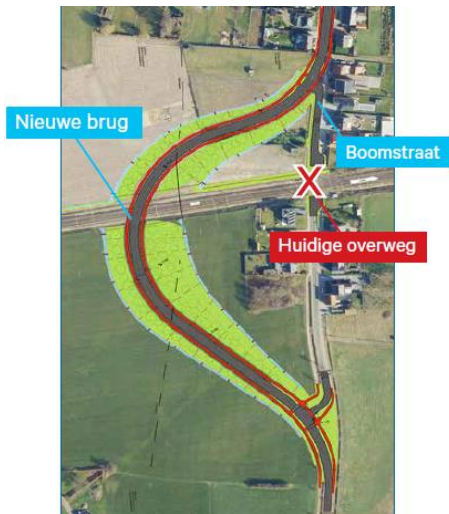
De overweg Laarstraat wordt vervangen door een fiets- en voetgangerstunnel en een fietspad parallel met het spoor met aansluiting op de Fietssnelweg F70.



Figuur 4-9: Concept vervanging overweg Laarstraat

bilzen

Boomstraat (OW 45)



Aan de overweg Boomstraat komt er een brug voor alle verkeer. De overweg verdwijnt pas wanneer de nieuwe brug klaar is.

Figuur 4-10: Concept vervanging overweg Boomstraat

Rooi (OW 44C)



De overweg wordt afgesloten voor alle verkeer.

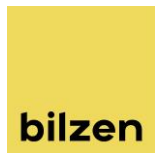
Figuur 4-11: Concept vervanging overweg Rooi

Laakstraat (OW 44B)



De overweg Laakstraat (OW 44B) wordt vervangen door een fiets- en voetgangerstunnel.

Figuur 4-12: Concept vervanging overweg Laakstraat



N2 Sint-Lambertuslaan (OW 44A)



Aan de overweg Sint-Lambertuslaan N2 komt er een tunnel voor alle verkeer met een fietsdek op het tunneldak met aansluiting op de Fietssnelweg (F76) Genk – Tongeren.

Figuur 4-13: Concept vervanging overweg N2 Hasseltsestraat

De impact van de afsluiting/ vervanging van de spoorovergangen wordt in de onderstaande tabel weergegeven.

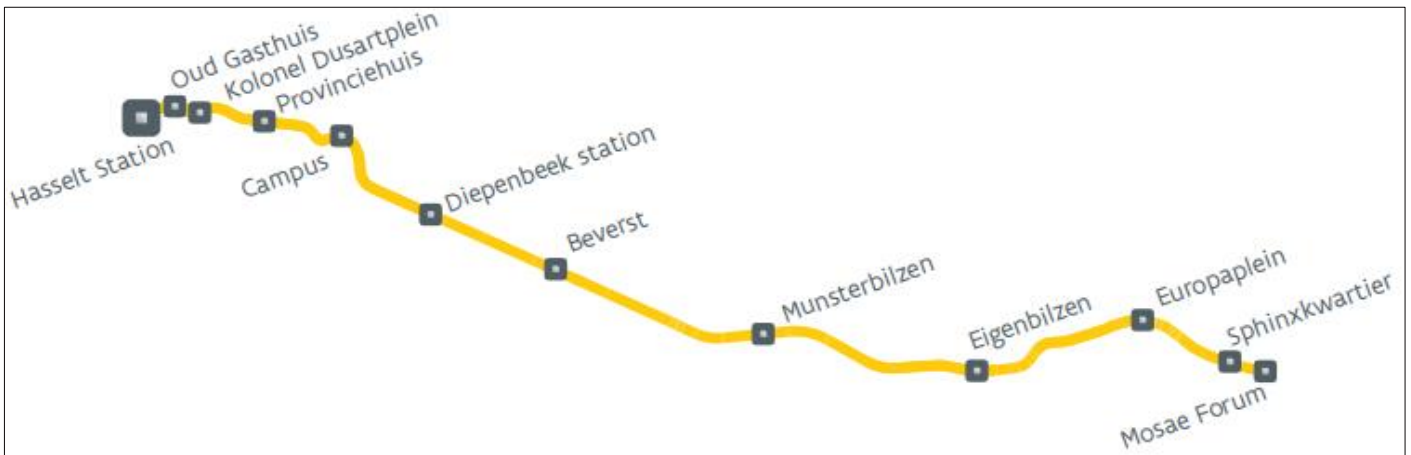
Tabel 4-1: Overzichtstabel impact vervanging spoorovergangen

	Voetgangers en fietsers	Gemotoriseerd verkeer
Molenstraat (brug alle verkeer)		Geen impact verkeersafwikkeling
Nijverheidsstraat (fiets tunnel)	Geen impact verkeersafwikkeling	Ontsluiting bedrijvigheid via aan te leggen ontsluiting aan de noordkant van het spoor
Laarstraat (fiets tunnel)	Geen impact verkeersafwikkeling	Omleiding via de Boomstraat of via de Molenstraat
Boomstraat (brug alle verkeer)		Geen impact verkeersafwikkeling
Rooi (volledige afsluiting)	Omleiding via de Laakstraat of Boomstraat	Omleiding via de Boomstraat of N2-Sint-Lambertuslaan
Laakstraat (fiets tunnel)	Geen impact verkeersafwikkeling	Omleiding via de N2- Sint-Lambertuslaan of de Boomstraat
N2-Sint-Lambertuslaan (tunnel voor alle verkeer)		Geen impact verkeersafwikkeling



4.1.2.10 Spartacuslim 1: Hasselt – Maastricht

Het Spartacusplan is een gezamenlijk plan van De Lijn en NMBS met als doel om een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg uit te bouwen. Het niveau van dit netwerk moet zodanig hoog zijn dat het een goed en waardevol alternatief kan bieden voor de personenwagens. Op deze manier kan de duurzame modal shift in Limburg bevorderd worden. De verbinding Hasselt – Maastricht (Spartacus lijn 1) is één van de drie lijnen die tot het Spartacusplan behoren.



Figuur 4-14: Spartacustracé Hasselt – Maastricht (trammaastrichthasselt.eu)

In 2022 werd i.o.v. het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een studie opgemaakt, die voor de Spartacus lijn 1 een sneltram en een trambus vergeleek. Op basis van deze studie werd in navolging van lijnen 2 en 3 ook voor lijn 1 gekozen voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer via een trambus. De Werkvennootschap werd aangesteld om het dossier verder uit te werken richting realisatie naar analogie van Spartacus lijn 2 waarbij maximaal ingezet wordt op een tracé van station tot station, de voorziene knooppunten worden aangedaan (station Hasselt, campus en station Diepenbeek, Bilzen en Lanaken) en de reeds uitgevoerde infrastructuurwerken optimaal worden benut. De studie werd in 2023 opgestart.

4.1.2.11 Westelijke Stadsontsluitingsweg

De westelijke stadsontsluiting moet zorgen voor betere en veiligere ontsluiting van Merem, alsook het beperken van doorgaand verkeer in de Nieuwstraat, de Meremweg, de N730-Tongersestraat en het centrum.

De randweg vertrekt vanaf de oprit richting Hasselt (Alden Biesensingel) en loopt via Bivelenweg en de Oude Tongersestraat tot de Hasseltsestraat.

In de eerste fase wordt de Oude Tongersestraat heraangelegd met een vrijliggend fietspad en een rondpunt ter hoogte van de kruising met de Wagenstraat. Nadien komt er in beide richtingen één rijstrook om de verbinding met de ring te maken.

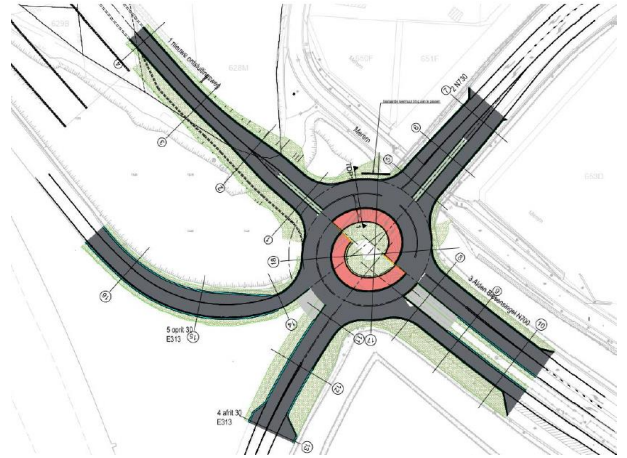


Figuur 4-15 Traject randweg



I.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer werd de start- en projectnota voor de aantakking van de westelijke stadsontsluiting reeds goedgekeurd (dd. Augustus 2022 en september 2023 resp.).

De aansluiting van de westelijke randweg zal bijgevolg als turborotonde worden ingericht, waarbij op het bestaande VRI-geregelde kruispunt N700 x N730 x op- en afrittencomplex een extra aantakking voor de randweg wordt aan toegevoegd.



Figuur 4-16: Voorkeursalternatief – turborotonde

4.1.2.12 Doortocht Beverst

Het doel van de herinrichting van de N2 in Beverst is de realisatie van de veiligere oversteekplaatsen, beter uitgeruste voet- en fietspaden, voldoende parkeerplaatsen, meer groen en een aangepaste verlichting. Het projectgebied omvat de zone tussen de Jachtstraat en de Hertenvweg, incl. het Sint-Gertrudisplein.

Het project is opgedeeld in vier fases:

- Fase I: zone tussen de Laarstraat en het Sint-Gertrudisplein;
- Fase II: zone tussen het dorpsplein en de Zonhoevestraat;
- Fase III: zone tussen de Zonhoevestraat en de Hertenvweg;
- Fase IV: zone langs de N2 in de Tipstraat en tussen de Hertenvweg en de aansluiting met Diepenbeek.

4.1.2.13 Stedelijke Entreestrip

De visie op de Stedelijke Entreestrip werd geïntroduceerd in het GRS van Bilzen (dd. 2006), waarbij deze als toegang tot het kleinstedelijk gebied vanuit het hogere wegennet/ op- en afrittencomplex E313 zou fungeren. Bijgevolg stelde het GRS vast dat de Stedelijke Entreestrip, incl. het op- en afrittencomplex, herstructureerd wordt. De bestaande ongedefinieerde mix van bewoning, handel en onbebouwde restruimten wordt in functie van de kwalitatieve uitbouw van de toegang tot het stedelijk gebied gereorganiseerd. De Tongersestraat vormt de centrale drager terwijl de gebufferde spoorlijn 34 duidelijk als een groeigrens fungeert voor deze strip.

De visie uit het GRS werd verder uitgewerkt in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP Stedelijke Entreestrip, dd. 2011). Dit RUP gaf een inhoudelijk en juridisch kader voor de herstructurering van het gebied langs de Tongersestraat tussen E313 en de rotonde ter hoogte van de Belisiatunnel tot representatieve toegangspoort voor het kleinstedelijk gebied. Het ontwerp van de ontsluitingsstructuur voor de Stedelijke Entreestrip was erop gericht het aantal potentiële conflictpunten te beperken door het aantal toegangen van een naar de belendende percelen te verminderen. Voor de zwakke weggebruikers werd veilige en comfortabele infrastructuur voorzien. De heraanleg van de N730/ Stedelijke Entreestrip heeft in 2015 plaats gevonden.

In 2017 werd er in de sneltoets (die de aanleiding gaf tot de herziening van het mobiliteitsplan) de volgende opmerking geformuleerd: 'Het is wenselijk om de verkeerskundige draagkracht van het netwerk in de omgeving van de Entreestrip te onderzoeken. Zeker nu het duidelijk is dat op grondgebied Hoeselt het PRUP prioritair regionaal bedrijventerrein wordt ontwikkeld. Het is noodzakelijk om deze ontwikkelingen steeds in zijn geheel te onderzoeken en niet te vertrekken van mogelijk gedateerde verkeersstudies (MOBER).'

In 2017-2018 werden in het kader van het project-MER 'Ontwikkeling retailsite Eikaart te Bilzen' verkeersstellingen uitgevoerd op diverse locaties langs de N730. Deze gaven ook een beeld van de actuele belasting van de N700 en de rotondes langs de N730, die vormt een aaneenschakeling van kruispunten, rotondes en erftoegangen op een heel beperkte afstand (van het kruispunt met de Industrielaan tot aan de rotonde aan de Belisiatunnel bedraagt de afstand 1,4 km). Uit deze analyse bleek dat het segment N730 Stedelijke Entreestrip tijdens het drukste piek uur aan 64% van haar maximale capaciteit zit (restcapaciteit bedraagt 36% resp.).

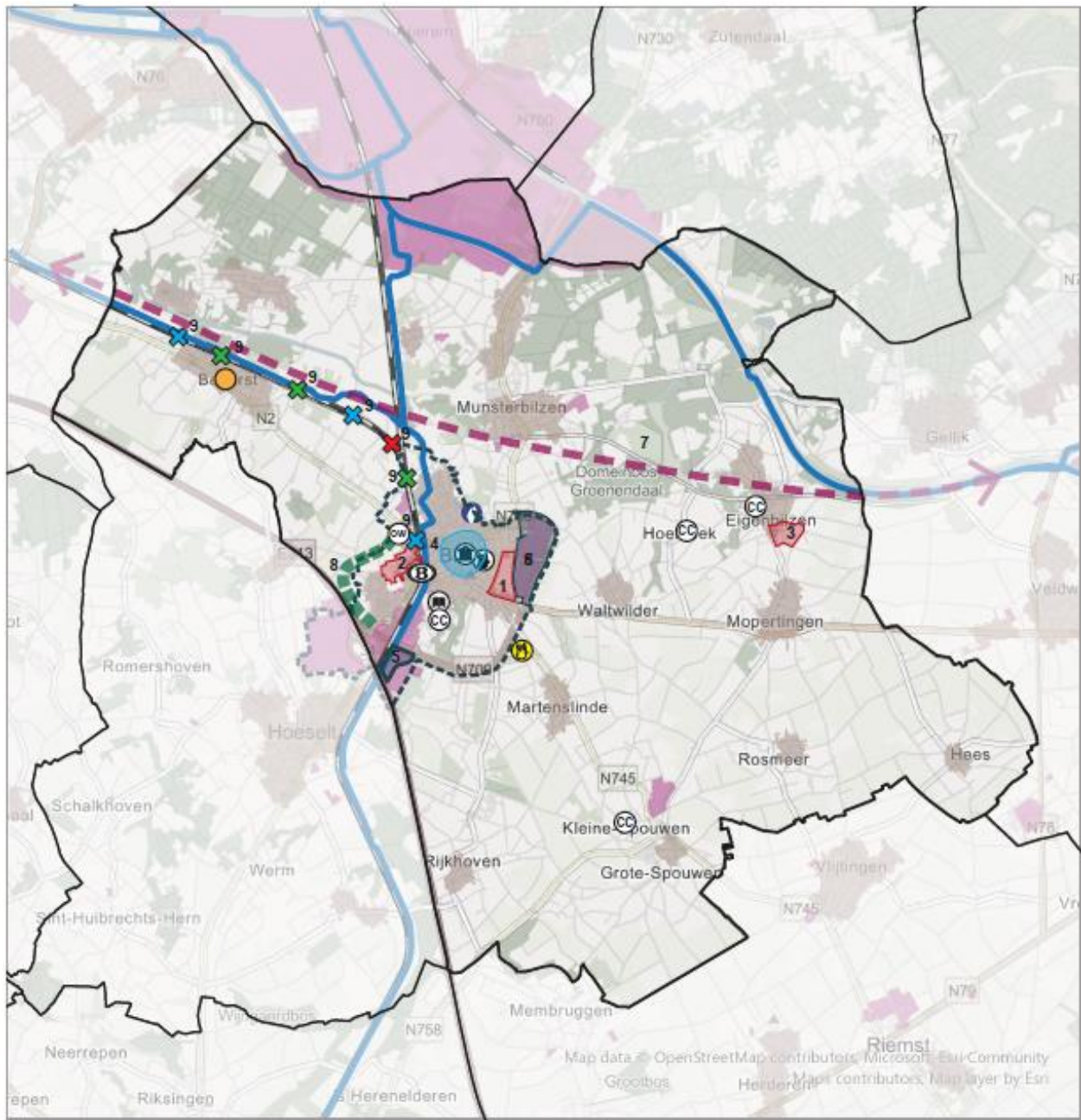
Vertrekken van een theoretische capaciteit is niet aangewezen voor een situatie zoals deze van de N730 tussen de rotonde van de noordelijke oprit van de E314 en de rotonde aan de Belisiatunnel. Dit wegsegment wordt gekenmerkt door tal van rechtstreekse erfaansluitingen van woning (ca. 15 stuks) en een 10-tal ontsluiting van de handelszaken. Volgens het handboek MOBER (2018) is een theoretische capaciteit van 1000 pae/u te hanteren⁵. Indien dit wordt toegepast wordt een I/C waarde van 90% opgetekend wat overeenkomt een afwikkelingskwaliteit E. Dit wordt in het richtlijnen boek als slecht bestempeld: kwaliteitsniveau E – voortdurend onregelmatige verkeersafwikkeling met benadering van de capaciteit en een I/C tussen de 90% en 100%.

In het segment van de stedelijke entreestrip zijn in 2022 de fietspaden gebundeld tot een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde om de fietsers een duidelijke plaats te geven en is het systeem rechts-in / rechts-uit voor het bereiken van de aangelanden van toepassing. Zowel de infrastructurele als ruimtelijke situatie (bestaande situatie en deze beschreven in het RUP) dient geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd te worden. Dit kan door het uitvoeren van ruimtelijke en verkeerskundige analyses en ontwerpend onderzoek zodat duidelijk wordt welke extra maatregelen er nodig zijn om deze omgeving te laten doorgroeien naar een veilige en goed functionerende toegang tot het centrum waarbij de retailontwikkeling in evenwicht is met de draagkracht van de omgeving en de aanwezige infrastructuur.

4.1.2.14 Fietssnelwegen

Fietssnelwegen worden besproken in het hoofdstuk 4.2.2 Fietsroutenetwerk.

⁵ De basiscapaciteit van 1.800 pae/u geldt overigens enkel per rijstrook bij een ongehinderde verkeersstroom, en dus enkel op autosnelwegen, autowegen en andere voorrangswegen zonder aanliggende bebouwing of parkeerplaatsen. In de praktijk zijn dit de hoofdwegen en de (meeste) primaire wegen. Voor wegvakken van het onderliggend (secundair en lokaal) wegennet lijkt 1.000 pae/u nochtans het maximum, zelfs wanneer het gaat om een voorrangsweg, gelet op de vele verstoringen die mogelijk zijn (in- en uit parkeren, afslaande bewegingen, ...). Nogmaals, het is best mogelijk dat de theoretische capaciteit op sommige wegvakken wat hoger of lager kan zijn, afhankelijk van de specifieke situatie. Een hogere of lagere capaciteit mag uiteraard altijd worden gehanteerd bij de opmaak van een MOBER, maar dat wordt dan ook best expliciet verantwoord aan de hand van specifieke wegkenmerken (Richtlijnenboek Mobiliteitsstudies, Mobiliteitstoets en MOBER, 2018).

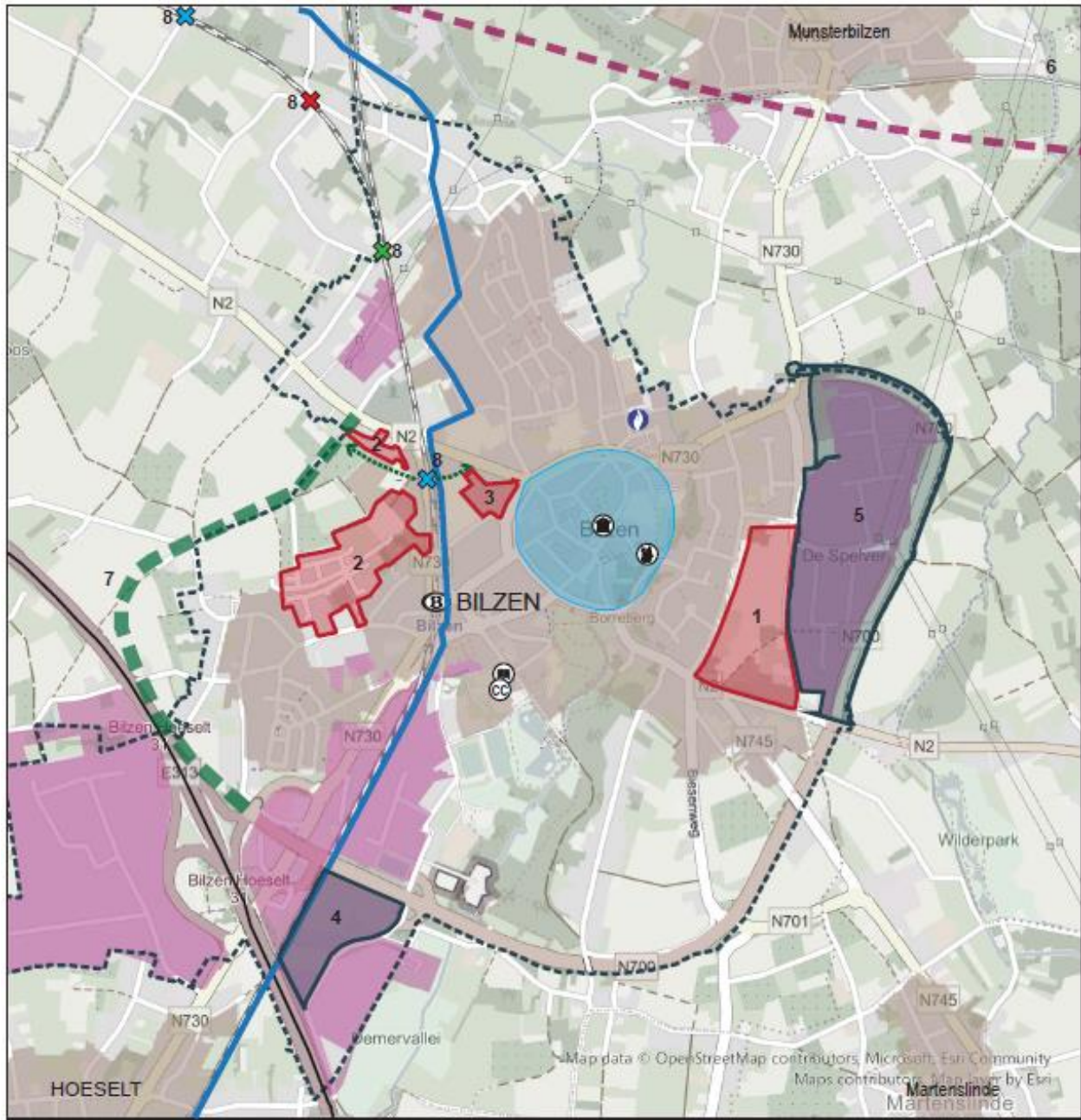


- | | | |
|------------------------|---------------------------------------|---|
| Gemeentegrens | Dorpskernen | 7 Wensverbinding Spartacus lijn 1 |
| Gemeentehuis | Bedrijventerreinen | 8 Westelijke stadsontsluiting |
| Politie | Projecten en -ontwikkelingen: | 9 Beveiliging spoorovergangen |
| Brandweer | 1 Masterplan woonontwikkeling Tabaart | afsluiting voor alle verkeer |
| Bibliotheek | 2 Masterplan verkaveling Bivelenhof | brug/ tunnel voor alle verkeer |
| Cultureel centrum | 3 Woonontwikkeling De Meere Weyen | brug/ tunnel voor voetgangers en fietsers |
| Treinstation | 4 Herontwikkeling site Ganshof | Nieuwe ontsluitingsweg |
| Nieuwe brandweerkazeme | Industrieprojecten en -ontwikkelingen | Doortocht Beverst |
| Fietsnelwegen | 5 Bedrijventerrein Eikaart | |
| | 6 Industriële ontwikkeling Spelver | |
| | Afbakening KSG Bilzen | |
| | Historisch centrum Bilzen | |



Kaart^o 01

Mobiliteitsplan Bilzen | Projecten en ontwikkelingen



- | | | |
|------------------------|---|---|
| Gemeentegrens | Dorpskemen | 6 Wensverbinding Spartacus lijn 1 |
| Gemeentehuis | Bedrijventerreinen | 7 Westelijke stadsontsluiting |
| Politie | Projecten en -ontwikkelingen:
1 Masterplan woonontwikkeling Tabaart
2 Masterplan verkaveling Bivelenhof
3 Herontwikkeling site Ganshof | 8 Beveiliging spoorovergangen |
| Brandweer | Industrieprojecten en -ontwikkelingen
4 Bedrijventerrein Eikaart
5 Industrieontwikkeling Spelver | afsluiting voor alle verkeer |
| Bibliotheek | Afbakening KSG Bilzen | brug/ tunnel voor alle verkeer |
| Cultureel centrum | Historisch centrum Bilzen | brug/ tunnel voor voetgangers en fietsers |
| Treinstation | | Nieuwe ontsluitingsweg |
| Nieuwe brandweerkazeme | | |
| Fietssnelwegen | | |



Kaart^o 02
Mobiliteitsplan Bilzen | Projecten en ontwikkelingen (centrum Bilzen)

Opsomming acties A.2

- A.2.1 Realisatie van ruimtelijke projecten en ontwikkelingen in afstemming met de beleidsdoelstellingen: *duurzame modi* (netwerken, infrastructuur en voorzieningen), *deelmobiliteit* (deelauto's, -fietsen en andere vormen van deelmobiliteit), en *combimobiliteit* (Hoppinpunten);
- A.2.2 Onderlinge afstemming tussen de verschillende ruimtelijke projecten en ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit (ontsluitingen, trage verbindingen, parkeervoorzieningen, ...);
- A.2.3 Ontwikkeling van stationsomgeving:
 - a. Opmaken van een nieuw concept stationsomgeving (als onderdeel van de op te maken visie voor het KSG van Bilzen);
 - b. Realisatie van station als Regionaal Hoppinpunt;
 - c. Realisatie van de trage verbinding tussen het station en Merem;
- A.2.4 Opvolgen van de realisatie van spoorovergangenprojecten:
 - a. Volledige afsluiting: Rooi;
 - b. Aanleg van een voetgangers- en fietstunnel: Nijverheidsstraat, Laarstraat, Laakstraat;
 - c. Aanleg van een brug voor alle verkeer: Molenstraat, Boomstraat;
 - d. Aanleg van een tunnel voor alle verkeer: N2-Sint-Lambertuslaan;
 - e. Monitoring en evaluatie van verkeerssituatie op lokale wegen n.a.v. de vervanging van de spoorovergangen;
- A.2.5 Opstarten realisatie van de Westelijke Stadsontsluiting;
- A.2.6 Opvolgen van de studie/ realisatie van de aantakking van de Westelijke Stadsontsluiting t.h.v. het op- en afrittencomplex;
- A.2.7 Opstarten studie/ ontwerpend onderzoek van de Stedelijke Entreestrip;
- A.2.8 Opvolgen en (mee)uitrollen van DWV-dossier Spartacuslijn 1 Hasselt – Maastricht.



4.1.3 A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen

Aanpassingen van het beleid 2010

De wegencategorisering in het beleidsplan van 2010 is gebaseerd op de toen geldende principes van de wegencategorisering en de selecties zoals bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg. De selectie van de lokale wegen werd in het beleidsplan zelf uitgewerkt.

In het Regeerakkoord 2019 – 2024 besloot de Vlaamse Regering om een nieuwe wegencategorisering robuust wegennet in te voeren, waarbij het nieuwe basisprincipe voor de netwerkopbouw wordt geïntroduceerd. Robuust wegennet vervangt bijgevolg volledig de wegencategorisering vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De wegencategorisering zal bijgevolg een transitie ondergaan. In het Regionaal Mobiliteitsplan wordt de wegencategorisering volgens de nieuwe principes van robuust wegennet uitgewerkt. Deze bovenlokale categorisering dient als kapstok voor de uitwerking van het lokale netwerk. Volgens de nieuwe principes hebben de lokale wegen geen verbindende functie meer (zoals de vroegere lokale wegen type I) en zijn bijgevolg niet-doorgankelijk (voor het doorgaand verkeer).

- Selectie Vlaamse Regering: Europese en Vlaamse Hoofdwegen;
- Selectie Vervoerregio Limburg: Regionale en Interlokale Wegen;
- Selectie stad Bilzen: Lokale Ontsluitings- en Erftoegangswegen.

Uitgangspunten selectie Lokale Ontsluitingswegen:

- Ontsluiting naar het bovenlokale wegennet;
- Ontsluiting stadscentrum;
- Lokale verbindingen tussen de deekernen en buurgemeenten.

4.1.3.1 Wegencategorisering Robuust Wegennet

De Vlaamse Regering besloot in het Regeerakkoord 2019-2024 om een nieuwe wegcategorisering 'Robuust wegennet' in te voeren. Het nieuwe netwerkconcept gaat uit van een multimodale benadering en is robuust, vlot in alle omstandigheden, meer samenhangend en werkt met eenvoudige benamingen. Voor de nieuwe wegcategorisering worden basisprincipes en ambities opgesteld met betrekking tot de inrichting van de wegen. Volgende niveaus zullen hierbij onderscheiden worden:

- Hoofdwegennet
 - Europese Hoofdwegen (EHW)
 - Vlaamse Hoofdwegen (VHW)
- Dragend net
 - Regionale wegen (RW)
 - Interlokale wegen (IW)
- Lokaal netwerk
 - Lokale ontsluitingswegen (OW)
 - Lokale erftoegangswegen (EW)

De wegenselectie van het hoofdwegennet wordt vastgelegd door de Vlaamse Regering na advies van de vervoerregio's. Het voorstel van dragend net wordt binnen de vervoerregio's uitgewerkt. Nadien wordt het ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De overige wegen die door de Vlaamse Regering en de vervoerregio niet geselecteerd worden zijn lokale gemeentelijke wegen.

Het doel van de nieuwe wegcategorisering is meerzijdig:

- Een verbeterde doorstroming;
- Efficiënte afwikkeling van de verschillende vervoersstromen;
- Verkeersveilig gebruik;
- Kwalitatieve inbedding in de ruimtelijke omgeving.

In de nieuwe wegcategorisering is het niet langer de bedoeling dat het doorgaande verkeer via lokale wegen gaat rijden. Het verkeer kan op het dragend of hoofdwegennetwerk gehouden worden aan de hand van lokale (circulatie) maatregelen. Enkel bij herkomst en bestemming mogen lokale wegen gebruikt worden.

4.1.3.1.1 Robuust Wegennet op bovenlokaal niveau

In het hoofdstuk 3.2.2 Regionaal Mobiliteitsplan 2030 Vervoerregio Limburg kwamen de belangrijkste beslissingen m.b.t. verschillende netwerken (incl. wegcategorisering) reeds aan bod.

Regionaal Mobiliteitsplan legt de bovenlokale wegennetwerken – hoofdwegennet en dragend wegennet – vast. Deze wegen worden als kapstok gebruikt om de lokale wegen uit te werken.

Voor stad Bilzen zijn volgende bovenlokale wegen van belang:

- Hoofdwegennet:
 - Europese hoofdweg: E313
 - Vlaamse hoofdweg: N76 (grondgebied Diepenbeek)
- Dragend wegennet:
 - Regionale wegen:
 - N730-Tongersestraat – tussen het op- en afrittencomplex 31 en de aansluiting met de N700
 - N700-Alden Biesensingel – vanaf de aansluiting met de N730-Tongersestraat tot de rotonde Abbendaal
 - N2-Maastrichterstraat – vanaf de rotonde Abbendaal richting het oosten
 - Interlokale wegen:
 - N745-Riemsterweg – vanaf de kruising met de N700 tot de N79 (grondgebied gemeente Riemst)
 - Abbendaal – vanaf de rotonde Abbendaal tot de kruising met de N730-Meershoven
 - N730-Meershoven – vanaf de kruising met Abbendaal richting Genk



Bovenlokale wegen, zoals hierboven vermeld, vormen de ruggengraat van het netwerk gemotoriseerd verkeer en dienen als basis voor de uitwerking van lokaal wegennet.

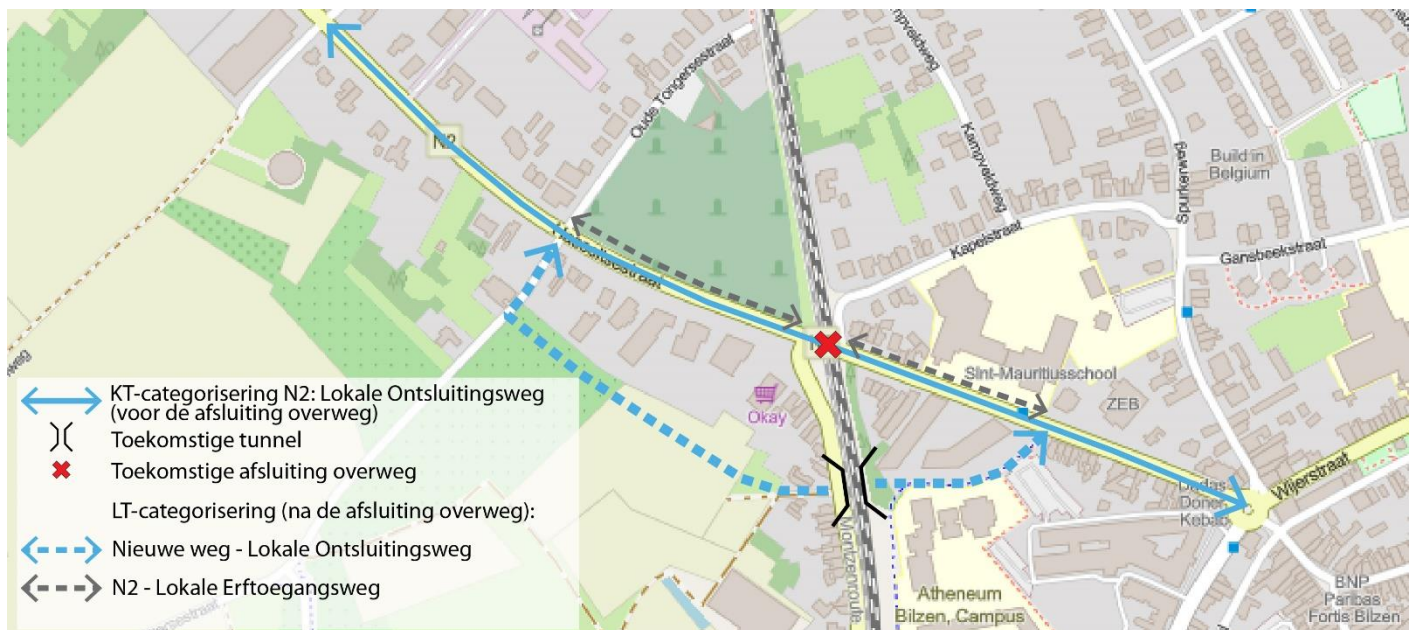
Basisprincipes inrichting robuust wegennet (bovenlokale wegen) zijn opgenomen in de brochures [Europese hoofdwegen & Vlaamse hoofdwegen](#) en [Regionale wegen & Interlokale wegen](#)

N2-Hasseltsestraat

De bovenlokale wegenstructuur blijft grotendeels behouden. De omzetting naar de nieuwe wegencategorisering voor deze wegen gebeurt in het RMP, zoals eerder vermeld in de nota. De N2 tussen de rotonde Abbendaal en gemeente Diepenbeek vormt hier een uitzondering. Deze weg werd in het RMP gedowngraded naar een weg van lokaal belang en wordt aangeduid als Lokale Ontsluitingsweg. Op gemeentelijk niveau zal dit deel van de N2 een interne verbinding vormen tussen de deekernen en het centrum van Bilzen enerzijds, en anderzijds een ontsluiting bieden naar het bovenlokale wegennet.

Op langere termijn, na de realisatie van RUP Tunnel en de aanleg van de ongelijkgrondse spoorovergang/ afsluiting van de gelijkgrondse spoorovergang t.h.v. de N2, zal de wegencategorisering als volgt aangepast worden:

- Nieuwe aan te leggen weg wordt een Lokale Ontsluitingsweg. T.h.v. de Oude Tongersestraat zal deze weg aansluiten bij de Westelijke Stadsontsluitingsweg;
- Delen van de N2 tussen de aansluitingen met de nieuwe weg en de afgesloten spoorovergang worden aangeduid als Lokale Erftoegangswegen.



Figuur 4-17: Korte- versus lange termijn wegencategorisering ter hoogte van de spoorovergang N2

4.1.3.1.2 Robuust Wegennet op lokaal niveau

Tot lokaal wegennet behoren twee wegencategorieën: Lokale ontsluitingswegen en Lokale erftoegangswegen. Het is de bedoeling dat de lokale wegen, in tegenstelling tot de andere wegencategorieën, de boomstructuur zullen behouden en niet-doorrijdbaar zullen zijn voor doorgaand verkeer.

Volgens de nieuwe principes hebben de lokale wegen geen verbindende functie meer (zoals de vroegere lokale wegen type I). Bijgevolg dient er voor de lokale wegen type 1 de keuze gemaakt worden, ofwel worden ze door de vervoerregio geüpgraded tot een bovenlokale weg (als Interlokale of Regionale weg), ofwel worden ze niet geselecteerd en vallen daarom automatisch onder het lokaal wegennet. In Bilzen werden beide lokale wegen type 1 geselecteerd door de Vervoerregio als Interlokale wegen.

bilzen

Lokale ontsluitingswegen zijn de hoogste wegcategorie op lokaal niveau. Deze wegen ontsluiten de woonconcentraties, (deel)kernen enz. naar het bovenlokaal wegennet. Ze vormen boomstructuren en fungeren bijgevolg niet als maasverkleinende wegen binnen Interlokale mazen.

In de Bilzense context kunnen de uitgangspunten voor de selectie van de Lokale ontsluitingswegen als volgt gedefinieerd worden:

- Ontsluiting van dorps- en woonkernen en industriegebieden naar het bovenlokale wegennet;
- Ontsluiting van stadscentrum;
- Connectoren tussen de dorpskernen;
- In afstemming met de categorisering van buurgemeenten, met extra aandacht voor de gemeente Hoeselt.

Voor de selectie van Lokale ontsluitingswegen wordt in de eerste instantie gekeken naar de vroegere lokale type 2 wegen, omdat ze destijds reeds een gelijkaardige functie hadden (schakels tussen dorpskernen, kleinstedelijke gebieden en wegen van hogere categorieën). De selectie van lokale type 2 wegen wordt bijgevolg grotendeels behouden en omgevormd tot de Lokale ontsluitingswegen.

Verder wordt de vroegere secundaire weg type 3 (N2-Maastrichterstraat vanaf de rotonde Abbendaal richting het westen) niet geselecteerd als bovenlokale weg door de Vervoerregio. Op lokaal niveau vormt ze een connector tussen het centrum van Bilzen en Beverst en sluit aan bij de Regionale weg, en wordt ook aangeduid als Lokale ontsluitingsweg.

Met betrekking tot de grensoverschrijdende wegen: de buurgemeenten beschikken momenteel niet over een lokaal mobiliteitsplan waarin de wegencategorisering volgens de principes uit het RSV is opgesteld. Wanneer deze gemeenten hun huidig mobiliteitsplan zullen herzien, dan zal de wegencategorisering aangepast moeten worden volgens de principes van robuust wegennet en de afstemming zal gezocht moeten worden met de wegenselectie van Bilzen. Het gaat over de volgende wegen:

- Taunusweg (Genk);
- Hoefaertweg (Lanaken);
- Panisveld, Molenweg en Rode Kruislaan (Riemst);
- N2-Grendelbaan (Diepenbeek).

Gezien de toekomstige fusie met Hoeselt werd in dit plan de afstemming gezocht tussen de lokale ontsluitingswegen in Bilzen en de lokale type 2 wegen in Hoeselt. Er zijn geen ontbrekende schakels in dat netwerk.

Lokale erftoegangswegen zijn de laagste wegcategorie binnen de nieuwe wegencategorisering. De takken aan de lokale ontsluitingswegen en geven directe toegang tot woningen, bedrijven, horeca, De wegen die niet als bovenlokale of lokale erftoegangswegen geselecteerd zijn, worden aangeduid als lokale erftoegangswegen.

De onderstaande tabel geeft de selectie van de Lokale Ontsluitingswegen weer. Lokale wegen die niet tot LOW behoren, worden aangeduid als Lokale Erftoegangswegen.

Tabel 4-2: Wegencategorisering Robuust Wegennet: Lokale Ontsluitingswegen en hun functie

Straatnaam	Wegcategorie	Functie van de weg
N2 Tipstraat – Beverststraat – Holt – Hasseltsestraat (tot de aansluiting met de aan te leggen randweg)	LOW	Deze weg wordt in het RMP niet geselecteerd als bovenlokale weg en krijgt bijgevolg een lokale verbindingfunctie (hoofdstuk 4.1.3.1.1)
(aan te leggen) verbinding en tunnel tussen de aansluiting met de randweg en de Hasseltsepoort	LOW	Deze aan te leggen weg vervolledigd de link tussen de N2-Hasseltsestraat en Bilzen-centrum.
N2 Hasseltsestraat – Sint Lambertuslaan	LEW	De functie van dit gedeelte van de N2 wordt vervangen door de nieuwe (aan te leggen) verbinding en tunnel ten zuiden van de N2 (zoals hierboven beschreven)



Nieuwstraat	LEW	Deze weg wordt na de aanleg van de randweg gedowngraded naar de Lokale Erftoegangsweg.
Wijersstraat – Pijpenpoort – Meershoven	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen en verdelen van het verkeer in de directe omgeving van het stadscentrum.
Belisiatunnel – Eikenlaan – Stationlaan – Hospitaalstraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen en verdelen van het verkeer in de directe omgeving van het stadscentrum.
Parklaan – Demerwal – Brugstraat	LOW	Verzamelen en verdelen van het verkeer in de directe omgeving van het stadscentrum, aangepaste centrumcirculatie.
N730-Tongersestraat	LOW	Functie van de weg als lokale verbinding tussen het kleinstedelijke gebied van Bilzen en het hoofddorp Hoeselt blijft behouden; daarnaast, biedt de weg de ontsluiting richting het bovenlokaal wegennet.
Tanusweg	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzameling/ ontsluiting naar het bovenlokaal wegennet (IW N730-Bilzerweg en RW N702-Henry Fordlaan).
Oude Tongersestraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: wanneer op termijn de westelijke stadsontsluitingsweg wordt doorgetrokken, wordt het ganse tracé van de stadsontsluiting weerhouden als een Lokale Ontsluitingsweg.
De as Oudestraat – Molenstraat – Schoonbeekstraat – Waterkasteelstraat – Sint Lodewijkstraat – Heesveld-Twaalf Bunderweg – Kieleberg	LOW	Functie van de weg blijft behouden: deze as verzorgt de ontsluiting van de woonkern van Schoonbeek met de N2 in het zuiden en de Tanusweg in het noorden. Gelijkgrondse spoorovergang t.h.v. Molenstraat wordt vervangen door brug voor alle verkeer.
De as Rehagestraat – Boomstraat – Spurk (ten westen van de Boomstraat) – Rentfortstraat – Sint-Jozefstraat – Eik – Hoefsmidstraat – Oude Siemerstraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer uit de omliggende woongebieden naar de N2 in het zuiden en de N730 in het noorden. Gelijkgrondse spoorovergang t.h.v. Boomstraat wordt vervangen door brug voor alle verkeer.
Spurk (ten oosten van de Boomstraat) – Spurkerweg	LEW	Gedowngraded naar de erftoegangsweg, rekening houdend met de (gewenste) functionering en ruimtelijk kader.
Kleistraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer van deze lintbebouwde weg naar de N2 in het noorden en vormt tevens de link naar de Onze-Lieve-Vrouw-Parochie in Hoeselt.
De as Leroyplein – Panisstraat – Zangerheistraat – Hoefaertweg	LOW	Functie van de weg blijft behouden: deze as vormt de verzamelende route voor de woongebieden tussen de N730 te Munsterbilzen en de N78 te Lanaken/ Gellik. Tevens geeft deze as toegang tot het bovenlokale wegennet.
De as Vossenkuilstraat – Dorpsstraat – Mopertingenstraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer van Eigenbilzen en Mopertingen naar de N2 in het zuiden en de Hoefaertweg (LOW) in het noorden.
Hoelbeekstraat (noord-zuidas, tussen de N2 en de dorpskern)	LOW	Functie van de weg blijft deels behouden: verzamelen van het verkeer uit de woonkern van Hoelbeek naar de N2 in het zuiden. Deze functie vervalt voor de noordelijke connectie met de N730 te Munsterbilzen.



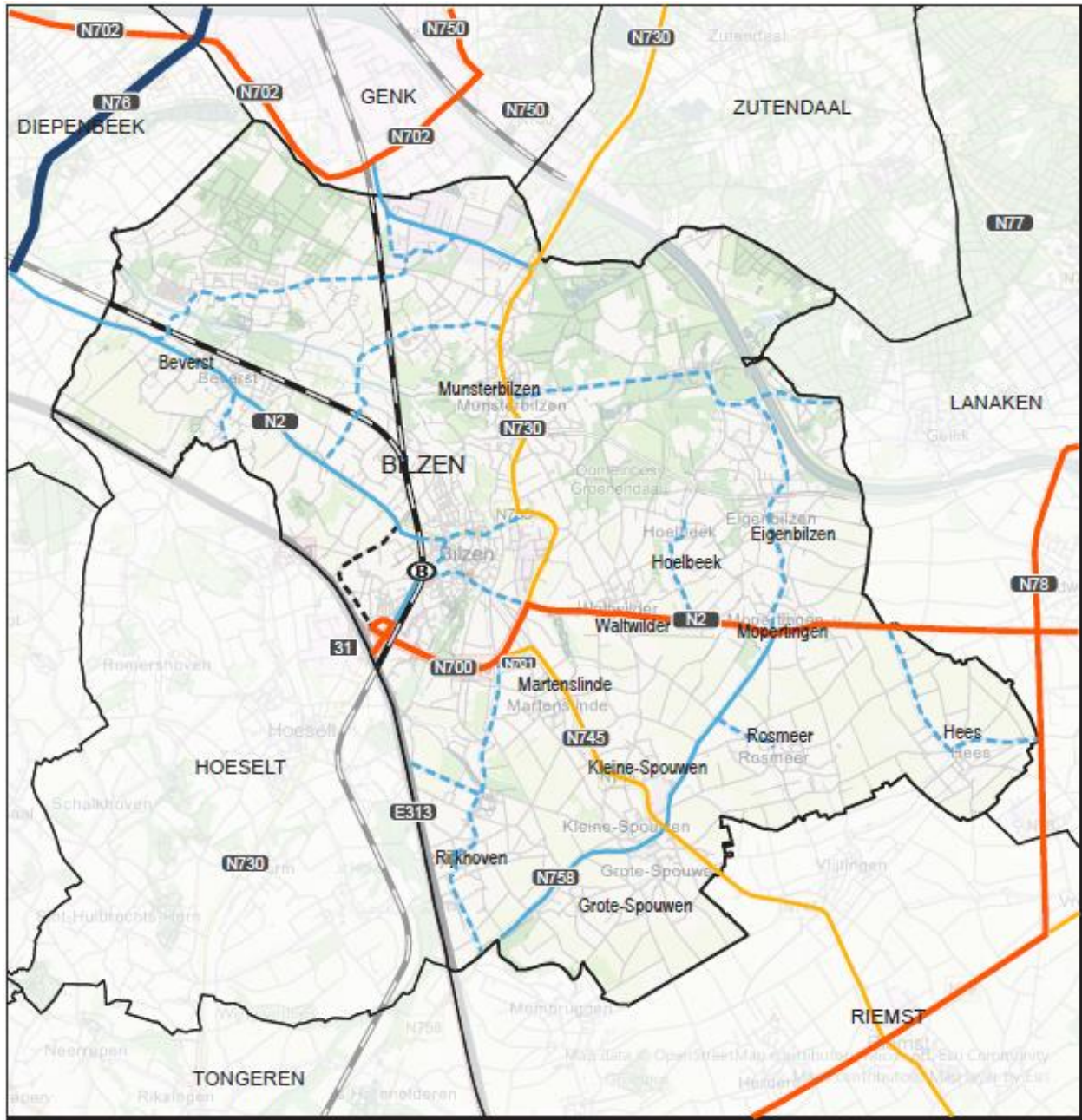
De as Schietboomstraat – Groenendaal – Jonckholtstraat – Hoelbeekstraat (oost-westas)	LEW	Gedowngraded naar de erftoegangsweg, rekening houdend met de (gewenste) functionering en ruimtelijk kader. Noordelijker gelegen Zangerheistraat neemt de rol op al LOW.
Tombestraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer uit de woonkern van Hees naar de N2.
Heesstraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer uit de woonkern van Hees naar de N78 (RW).
N758-Rode Kruislaan	LOW	Functie van de weg blijft behouden: lokale verbinding tussen de deekernen Mopertingen, Kleine en Grote Spouwen en de woonkern van 's Herenelderen (Tongeren). N758 ontsluit tevens deze deekernen naar het bovenlokale wegennet (Regionale weg N2 en Interlokale weg N745).
Hoogstraat – Kerkstraat (centrum Rosmeer)	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer van de woonkern Rosmeer naar de Rode Kruislaan. Het gedeelte van de Kerkstraat tussen het centrum Rosmeer en de gemeentegrens wordt als LEW gecategoriseerd.
De as Reekstraat – Kasteelstraat – Kogelstraat – Pleinstraat – Rijkhovenstraat – Cuvelierstraat – Bammestraat	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelen van het verkeer van de woonkern Rijkhoven en het toeristisch recreatieve knooppunt 'Alden Biesen' en ontsluiten naar de N701-Linnerbocht en de N700 als RW. Naar het zuiden takt de as aan op de eerder beschreven Rode Kruislaan (LOW).
Roelants du Vivierlaan	LOW	Functie van de weg blijft behouden: verzamelende route tussen Alden Biesen en het hoofddorp Hoeselt enerzijds, en de N730 anderzijds.
Vrankrijk/ Eikaart	LEW	Gedowngraded naar de toegang stedelijke ontwikkelingszone aan de flanken van de N700. Deze wegen bieden eveneens een directe toegang tot de Regionale weg N700.
Spelverstraat, Torenstraat, Noppenstraat	LEW	De gewenste functie van deze lokale wegen wordt in de nieuwe selectie gedowngraded naar de Lokale Erftoegangswegen.
Kloosterstraat, Markt, Korenstraat	LEW	Volgens de aangepaste centrumcirculatie en de gewenste functie worden deze lokale wegen in de nieuwe selectie gedowngraded naar de Lokale Erftoegangswegen.

Basisprincipes inrichting robuust wegennet (lokale wegen) zijn opgenomen in de brochure [Ontsluitingswegen & Erftoegangswegen](#)

Praktische implicaties realisatie nieuwe wegencategorisering

De nieuwe wegencategorisering laat op dit moment geen diversifiëring in Lokale Ontsluitingswegen meer toe (zoals de vroegere lokale wegen type 1 die binnen de nieuwe wegencategorisering niet meer bestaan). Er is wel degelijk nog een verschil in de functie/ inrichting tussen gewestwegen die worden gedowngraded naar de lokale wegen maar nog steeds grote verkeersstromen te verwerken krijgen (zoals N2, N745, N730, N758) en 'effectieve' Lokale Ontsluitingswegen zoals de Boomstraat, St Jozefstraat, St Lodewijkstraat.... In beide gevallen wordt er aan deze wegen dezelfde functie toegewezen, echter zijn er nog grote verschillen naar type wegprofiel en te verwerken verkeersvolumes.

Binnen dit mobiliteitsplan wordt dus onderscheid gemaakt tussen de 'lokale gewestwegen' (LOW type A) en de lokale ontsluitingswegen die al een lokale functie hadden (LOW type B).



- Gemeentegrens
- Dorpskernen
- Bedrijventerreinen
- Europese Hoofdweg (EHW)
- Vlaamse Hoofdweg (VHW)
- Regionale Weg (RW)
- Interlokale Weg (IW)
- Lokale Ontsluitingsweg (LOW) - type A
- Lokale Ontsluitingsweg (LOW) - type B
- Te realiseren stadsontsluitingsweg
- Lokale Ertoegangsweg (LEW)

Kaart^o 03

Mobiliteitsplan Bilzen | Gewenste wegencategorisering



Opsomming acties A.3

- A.3.1 Inrichting principes per wegcategorie bepalen;
- A.3.2 Uniformiseren van snelheidsregimes;
- A.3.3 Verdere uitwerking van een algemene visie rond snelheidsregimes;
- A.3.4 Afstemming grensoverschrijdende wegencategorisering van lokale wegen met de buurgemeenten (bij opmaak van een nieuw mobiliteitsplan);
- A.3.5 Vastleggen en inrichten van Interlokale mazen, i.s.m. de Vervoerregio en buurgemeenten;
- A.3.6 Continueren maatregelen om het sluipverkeer tegen te gaan in te beschermen gebieden;
- A.3.7 Downgraden van de Nieuwstraat na realisatie van de Westelijke stadsontsluiting;
- A.3.8 Downgraden van de N2 tussen de Oude Tongersestraat en de nieuwe aansluiting met de aan te leggen weg RUP Tunnel (parallel aan de N2 via de nieuwe tunnel onder het spoor). De nieuwe weg neemt de functie van de N2 over.
- A.3.9 Downgraden van centrumstraten i.k.v. de gewenste functie en de aangepaste centrumcirculatie: Kloosterstraat, Markt, Korenstraat;
- A.3.10 Downgraden van overige wegen/ straten volgens de gewenste functie: Spurk (ten oosten van de Boomstraat) – Spurkerweg, de as Schietboomstraat – Groenendaal – Jonckholtstraat – Hoelbeekstraat (oost-westas), Spelverstraat, Torenstraat, Noppenstraat, Vrankrijk/ Eikaart.
- A.3.11 Bepalen van lokale mazen en visie in het kader van flankerende maatregelen.



4.2 Werkdomein B Netwerk per modus

Onder werkdomein B worden de verschillende verkeers- en vervoersnetwerken besproken.

Het doel van maatregelen is enerzijds om elk netwerk op zich goed te doen functioneren (verhogen van verkeersveiligheid en -leefbaarheid, goede doorstroming, bereikbaarheid en toegankelijkheid, ...) en anderzijds om een samenhangend netwerkverhaal te creëren waarin de netwerken elkaar aanvullen en waar mogelijk versterken.

Werkdomein B bestaat uit zes delen:

B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen

B.2 Fietsnetwerk

B.3 Openbaar vervoernetwerk

B.4 (Her)inrichting van wegen

B.5 Parkeerbeleid

B.6 Goederenvervoer

4.2.1 B.1 Verbliffsgebieden en voetgangersvoorzieningen

Aanpassingen van het beleid 2010

Visie voetgangersbeleid

De stad Bilzen is ervan overtuigd dat te voet gaan de verplaatsingswijze bij uitstek is in het stadscentrum en de kernen van de verschillende deeldorpen. Door in te zetten op aangename en comfortabele voetgangersverbindingen wil ze het te voet gaan stimuleren voor zij die er wonen en op bezoek komen.

Voor een betere leefkwaliteit en mobiliteit stelt stad Bilzen een integraal toegankelijk voetgangersplan op, waarbij verplaatsingen te voet als hefboom beschouwd worden voor de verandering van mobiliteitscultuur en -mentaliteit. De focus ligt hierbij op dagelijkse (functionele) verplaatsingen.

Met deze visie wenst Bilzen de voetgangers meer prominent in het straatbeeld te brengen. Om het stappen als de eerst verplaatsingskeuze te kunnen promoten, moet het veiliger, comfortabel, efficiënter en aangener kunnen gebeuren. Dit kan door voetgangers meer en betere ruimte te geven, en de voetgangersinfrastructuur en de omgeving beter in te richten. Dit alles met het oog op inclusiviteit. Goede communicatie en sensibilisering zijn uiteraard ook van groot belang.

Voetgangersbeleid wordt uitgewerkt volgens het STOP-principe. Hierbij kunnen de volgende drie aspecten als bouwstenen beschouwd worden: netwerkopbouw, infrastructuur en inrichting (kwaliteitseisen), en flankerend beleid.

De uitbouw van het **voetgangersnetwerk** vertrekt bijgevolg vanuit de volgende 7 focuspunten:

1. Voetgangersnetwerk is het netwerk dat op lokaal niveau van belang is. Het netwerk is fijnmazig en kent de korte, rechtstreekse en natuurlijke routes die aansluiten op het netwerk van het openbaar vervoer/ Hoppinpunten (combimobiliteit);
2. In het stadscentrum en de (deel)kernen staat de voetganger centraal. Deze omgevingen worden herbekeken in functie van de voetganger;
3. Voetgangersvriendelijk stadscentrum is traag, veilig, aangenaam en toegankelijk. Voor het niet-autovrije centrum is het aangepast verkeersgedrag noodzakelijk. De invoering van de zone 30 en de fietszone binnen de stadswallen is hiervan een onderdeel. Een aangepaste inrichting van de infrastructuur dient de focus op verblijf en recreatie/ vrijetijdsbesteding verder te onderschrijven;
4. Voetgangersroutes verbinden het stadscentrum en de (deel)kernen onderling met mekaar;
5. Attractiepolen, gemeentelijke diensten, overige ruimtelijke ontwikkelingen... worden ontsloten door het voetgangersnetwerk;
6. Voetgangersinfrastructuur is veilig, comfortabel en inclusief. 'Design for all' wordt hierbij als uitgangspunt genomen;
7. Efficiënte en doelgerichte flankerende maatregelen worden ingezet om de verplaatsingen te voet verder aan te moedigen en het gebruik van het voetgangersnetwerk te stimuleren.

Bilzen-centrum

Voetgangersvriendelijk stadscentrum is traag, veilig, aangenaam en toegankelijk. Voor het niet-autovrije centrum is het aangepast verkeersgedrag noodzakelijk. De reeds ingevoerde zone 30 en de realisatie van de fietszone binnen de stadswallen zijn hier belangrijke onderdelen van. Een aangepaste inrichting van de infrastructuur onderschrijft verder de focus op verblijf en recreatie/ vrijetijdsbesteding.

4.2.1.1 Voetgangersassen

De stad Bilzen streeft in haar nieuwe beleid naar de ontwikkeling van integraal toegankelijke voetgangersassen, die diverse attractiepunten in en rond het stadscentrum en binnen omliggende deelgemeenten met elkaar verbinden.

Bilzen-centrum beschikt reeds over verschillende voetgangersassen. Echter, liggen deze assen gefragmenteerd en zijn niet altijd gekoppeld aan mekaar of aan de andere netwerken. Door het invoeren van het nieuwe circulatieplan wordt het stadscentrum ontlast van gemotoriseerd doorgaand verkeer (hoofdstuk 4.2.4.3 Circulatieplan Bilzen-centrum). Hierbij is belangrijk dat de omliggende parkeervoorzieningen steeds comfortabele, uitgeruste, toegankelijke en belevingsvolle trage verbindingen hebben richting het stadscentrum. Om deze routes in het centrum te bepalen werden volgende uitgangspunten gehanteerd:

- (belevingsvolle) wandelroutes vanuit de parkings naar centrum;
- Lokale wandellus rond het centrum via de stadswallen;
- Centrale wandelassen in centrum tussen de stadsrand (stadswallen) en markt;
- Winkelwandellus binnen de historische kern van het centrum;
- Wandelas vanuit de scholencampus naar het centrum.

Voor elke deelgemeente zijn de voornaamste attractiepolen vastgesteld, evenals de gewenste voetgangersverbindingen die deze punten met elkaar connecteren. Er is nog geen rekening gehouden met effectieve wandelafstanden; dit zal later in het proces aan bod komen wanneer de wandelroutes uitgestippeld zullen worden. Deze wenslijnen dienen bijgevolg omgezet worden in specifieke routes, met aandacht voor de bestaande knelpunten op het vlak van oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, comfort, toegankelijkheid..., en belevingswaarde. Hiervoor zal gekeken worden naar synergiën met de reeds bestaande uitgestippelde recreatieve wandelroutes omdat deze langs de mooiste plekken/ bezienswaardigheden gelegen zijn. Daarnaast zal er gebruik worden gemaakt van de Trage wegen. Hoewel het opstellen van een trage wegenplan reeds opgenomen was in het vorige mobiliteitsplan, werd dit echter nooit afgewerkt. Bijgevolg zal stad Bilzen opnieuw werk maken van de inventarisatie, optimalisatie en verdere uitwerking van Trage wegen in functie van de uitwerking van de voetgangersassen.

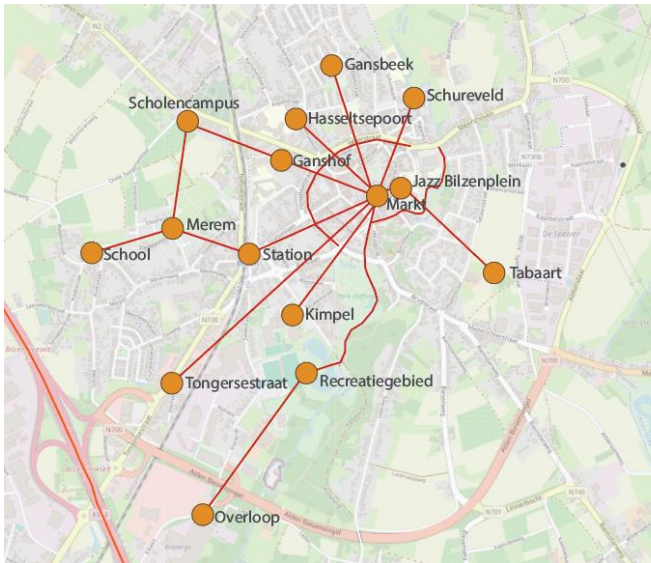
Voor elk type verbinding zullen ontwerpnormen worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met het type verbinding, de functie en de invulling van de route en het wegennet. Het actieprogramma zal de prioritering en timing voor de realisatie van de voetgangersroutes bepalen, en er zal tevens een lokale voetgangerskaart worden opgesteld.

Het stappenplan voor de uitwerking van de integraal toegankelijke voetgangersassen wordt hieronder samengevat:

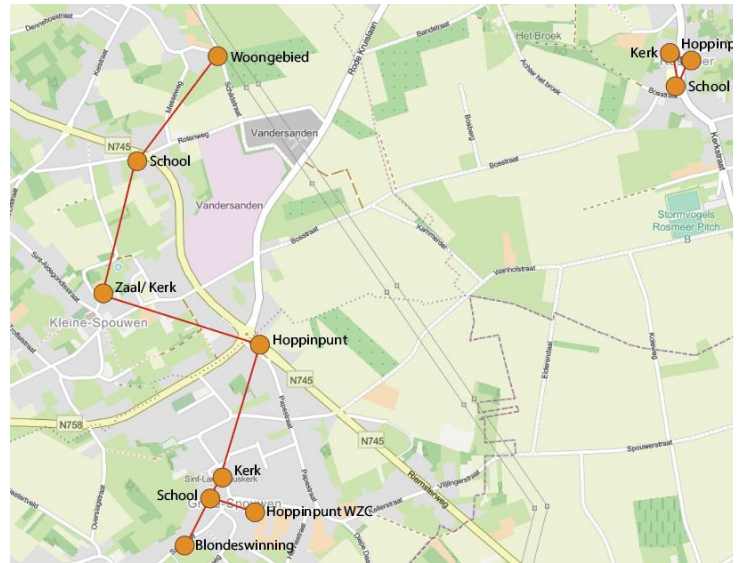
1. Bepalen van voetgangerspolen;
2. Verbinden van voetgangerspolen met de wenslijnen:
 - a. Voetgangerspolen binnen het centrum/ (deel)kern onderling verbinden;
 - b. Vanuit het centrum/ (deel)kern verbindingen voorzien richting de woonwijken, scholen, station, bushaltes, Hoppinpunten enz....;
3. Omzetten van wenslijnen in specifieke routes, met aandacht voor knelpunten (oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, comfort, toegankelijkheid...) en belevingswaarde. Hiervoor kan gekeken worden naar synergiën met de reeds bestaande uitgestippelde recreatieve wandelroutes omdat deze langs de mooiste plekken/ bezienswaardigheden gelegen zijn;
4. Afstemming met trage wegenplan – mogelijke opwaardering van routes in functie van voetgangersnetwerk;
5. Bepalen van ontwerpnormen per type verbinding alsook afgestemd op de functie en invulling van de route en wegenis;
6. Opstellen van actieprogramma per route, incl. timing en prioritering;
7. Opstellen van een lokale voetgangerskaart.

bilzen

Voetgangersassen per deelgebied



Figuur 4-18: Voetgangersassen Bilzen-centrum



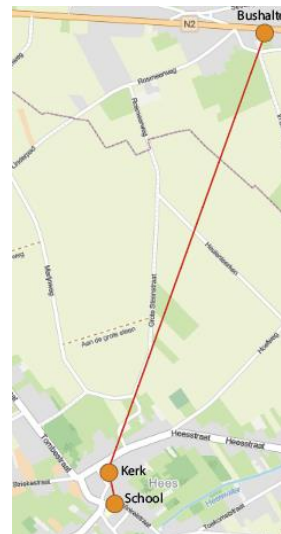
Figuur 4-19: Voetgangersassen Spouwen – Rosmeer



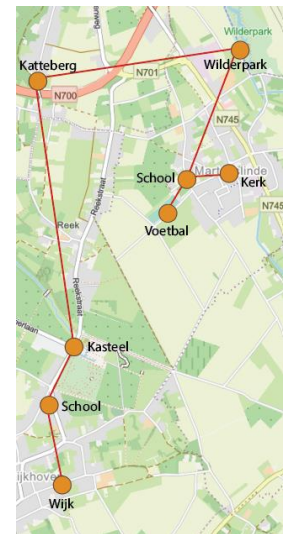
Figuur 4-20: Voetgangersassen Munsterbilzen



Figuur 4-21: Voetgangersassen Hees



Figuur 4-22: Voetgangersassen Martenslinde - Rijkhoven

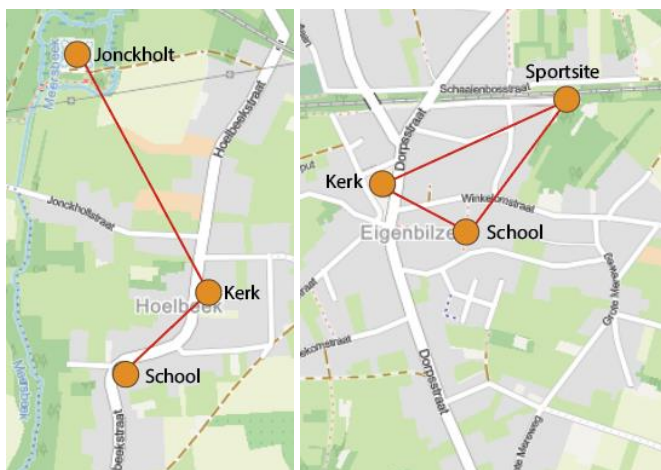




Figuur 4-23: Voetgangersassen Mopertingen



Figuur 4-24: Voetgangersassen Waltwilder



Figuur 4-25: Voetgangersassen Eigenbilzen – Hoelbeek



Figuur 4-26: Voetgangersassen Schoonbeek – Beverst – Eik

4.2.1.2 Inrichtingsprincipes

Binnen het voetgangersnetwerk worden de comforteisen en infrastructuur bepaald op basis van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Daarnaast worden de algemene principes met betrekking tot voetgangersvoorzieningen mee opgenomen in de richtlijnenboeken van de nieuwe wegencategorisering.

De algemene principes met betrekking tot de type voetgangersvoorzieningen langs de lokale wegen zijn opgenomen in de brochure [Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Ontsluitingswegen en Erftoegangswegen](#)

De richtlijnen met betrekking tot voetgangersvoorzieningen zijn opgenomen in het [Vademecum Voetgangersvoorzieningen](#)

De visie op voetgangersassen vormt de basis voor het bepalen van de inrichting van voetgangersvoorzieningen. De afweging tussen verharding en voetgangersfunctie dient hierbij steeds te worden gemaakt. Niet alle lokale wegen zullen worden voorzien van afgescheiden voetgangersruimte. Bij de afweging zal onderscheid worden gemaakt op basis van de wegencategorisering en de situering binnen of buiten de bebouwde kom. Aanvullend hierop wordt rekening gehouden met het type voetgangers-/ wandelas, het gebruik, intensiteiten enz.

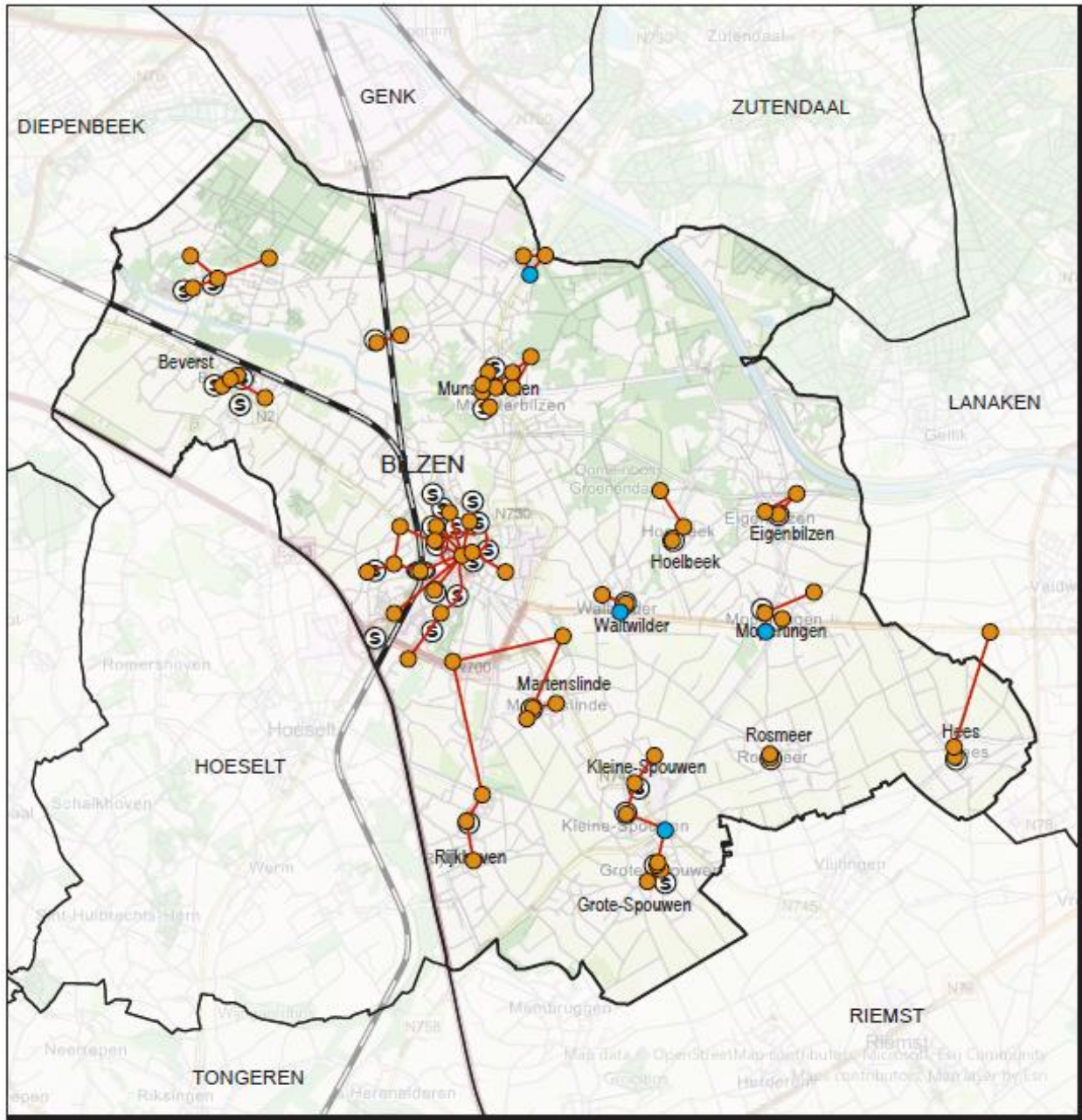


4.2.1.3 Integrale toegankelijkheid

'Design for all' of 'universeel ontwerp' is een begrip dat gedefinieerd staat in het VN-verdrag en betekent het *'ontwerpen van producten, omgevingen, programma's en diensten die voor iedereen in de ruimst mogelijke zin gebruikt kunnen worden zonder dat er aanpassing of een speciaal ontwerp nodig is. 'Universeel ontwerp' omvat tevens ondersteunende middelen voor specifieke groepen van personen met een handicap, indien die nodig zijn.'*

Specifieke ontwerprichtlijnen met betrekking tot toegankelijkheid zijn opgenomen in het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein. Dit Vademecum kan als leidraad naar integrale toegankelijkheid dienen voor het ontwerp, de aanleg, het gebruik en het onderhoud van het publiek domein.

De richtlijnen met betrekking tot integrale toegankelijkheid zijn opgenomen in het [Vademecum Toegankelijk Publiek Domein](#)



-  Gemeentegrens
-  School
-  Attractiepolen
-  Hoppinpunten
-  Gewenste voetgangersassen



Kaart° 04

Mobiliteitsplan Bilzen | Gewenste voetgangersassen

Opsomming acties B.1

- B.1.1 Actieplan Trage wegen: opstart van een traject ter inventarisatie, optimalisatie en verdere uitwerking van Trage wegen met het behouden van bestaande trage assen en creëren van nieuwe assen daar waar mogelijk of wenselijk;
- B.1.2 Realiseren van een trage verbinding tussen het centrum via de wijk Tabaert naar de bedrijvzones Spelver;
- B.1.3 Uitwerking van integraal toegankelijke voetgangersassen volgens het stappenplan (hoofdstuk 4.2.1.1 Voetgangersassen);
- B.1.4 Realisatie van en bepaling van inrichting van de wandelassen op basis van de gewenste assen (kaart 4);
- B.1.5 Aanleg van voetgangersvoorzieningen conform de inrichtingsprincipes bij de geplande projecten en bij weg(her)aanleg;
- B.1.6 Ontwikkeling Bilzen-centrum:
 - a. Aangepaste inrichting van de infrastructuur met focus op verblijf en recreatie/ vrijetijdsbesteding;
 - b. Realisatie en inrichting van de wandelassen in het centrum;
 - c. Bewegwijzering en wayfinding van de wandelassen in het centrum.

4.2.2 B.2 Fietsroutenetwerk

Aanpassingen van het beleid 2010

Visie Fietsbeleid

De stad Bilzen wil de referentiestad in Vlaanderen voor de fietser worden. Ze richt zich sterk op de lokale fietser omdat de fiets de verplaatsingswijze is voor verplaatsingen tussen dorpen en naar het centrum. Een veilig en comfortabel netwerk is essentieel.

In het beleidsplan van 2010 lag de voornaamste focus op bovenlokale fietsnetwerken, wat op zich al een goede basis is voor de verbetering van bovenlokale fietsbereikbaarheid, veiligheid enz. Het nieuwe beleid zal bijgevolg vooral kijken naar de uitbouw van de lokale fietsroutes.

Stad Bilzen legt de lat zeer hoog wat betreft het fietsbeleid. Deze ambitie kan in haar breedste zin geïnterpreteerd worden. Voor de stad zelf betekent dit in de eerste instantie dat de fiets de meest logische, eerste keuze verplaatsingsmiddel moet worden. Veilige, toegankelijke en inclusieve fietsomgeving voor iedereen, zowel voor de functionele als voor de recreatieve fietsers. Stad van de fiets kent geen hindernissen wanneer men voor de fiets kiest.

Bovenlokaal niveau

Zowel fietssnelwegen als BFF zijn bovenlokale materie en worden op (inter)regionaal niveau vastgelegd. Stad Bilzen werkt mee met de andere actoren aan de verdere ontwikkeling en realisatie van deze fietsroutes.

Met betrekking tot BFF wordt vanuit dit mobiliteitsplan een voorstel gedaan om de volgende missing links weg te werken en op te nemen als functionele fietsroutes:

- Segment tussen Hoeselt en Beverst (Nederstraat – Kleistraat);
- Segment tussen de Oude Tongersestraat en Hoeselt.

Lokaal niveau

Een beter en veiliger fietsbeleid is ook één van de belangrijkste actiepunten in het huidige bestuursakkoord. Fietsen in Bilzen moet veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker worden voor iedereen (woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer enz.). Daarom heeft de stad samen met haar inwoners een plan voor actieve weggebruikers opgemaakt, waarin verschillende acties, onderverdeeld in vier thema's, zijn opgenomen. Naast infrastructurele maatregelen zet dit plan sterk in op handhaving, waarbij in de eerste instantie overdreven snelheid gecontroleerd wordt door middel van trajectcontroles.

Met haar beleidsvisie snelheidsregimes ambieert stad Bilzen de volgende te realiseren:

- 30 (extra) fietsstraten in de deelgemeenten;
- 2 fietszones in de stadskern en rondom de recreatiezone De Kimpel;
- Zones 30 in >100 straten in woon- en leefbuurten;
- Trajectcontroles in 12 straten ter handhaving van gereden snelheid (50 km/u).

Daarnaast, stelt stad Bilzen een digitale dynamische fietsroutekaart ter beschikking, die door inwoners of bezoekers van Bilzen gebruikt kan worden om de veilige fietsroute uit te stippelen. Bijkomend, op basis van deze kaart worden de lokale dorproutes uitgestippeld.

Dorproutes zijn veilige (al dan niet autoluwe) fietsroutes die de dealkernen onderling, en met het stadscentrum, verbinden. Dorproutes zijn niet enkel fietsroutes: ook wandelaars en landbouwvoertuigen mogen hier gebruik van maken.



4.2.2.1 Netwerkopbouw

4.2.2.1.1 Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Bovenlokale fietsnetwerken bestaan uit Bovenlokale Functionele Fietsroutenetwerk (BFF) en fietssnelwegen BFF wordt, naar analogie van de wegcategorisering, verder opgedeeld in de volgende categorieën:

- Fietssnelwegen: deze rechtstreekse en snelle verbindingen fungeren als ruggengraat van het fietsnetwerk. De fietssnelwegen ontsluiten Bilzen op bovenlokaal niveau richting Diepenbeek – Hasselt, Genk en Tongeren. Samen met de BFF-routes geven ze een goede dekkingsgraad in bijna alle delen van de gemeente, m.u.v. Rosmeer en Hees, die niet door het BFF ontsloten worden. Hierin kunnen de lokale fietsroutes een belangrijke rol spelen voor de verfijning van het fietsnetwerk. In Bilzen worden de volgende fietssnelwegen aangeduid:
 - F70 Hasselt – Bilzen: 21 km lang, staat ook bekend als de Demerroute, loopt via Diepenbeek;
 - F72 Hasselt – Maastricht: 33 km lang, staat ook bekend als de Albertkanaalroute, loopt via Diepenbeek, Genk, Bilzen, Zutendaal en Lanaken;
 - F76 Genk – Tongeren: 27 km lang, loopt via Bilzen (centrum), Hoeselt en Tongeren.
- Functionele fietsroutes: de functionele fietsroutes zijn de meest logische, kortste verbindingen tussen twee punten. Zij verbinden de woonkernen met attractiepolen zoals dorpskernen, winkelcentra etc. Zij lopen meestal als fietspad langs drukke wegen, beter bekend als de historische steenwegen. In Bilzen zijn volgende functionele routes aanwezig:
 - Hoofdroutes:
 - N2 Hasseltsestraat – Maastrichterstraat;
 - N730 Hospitaalstraat – Tongersestraat;
 - Hasseltsepoort – (deel van) Spurkerweg: verbinding van de N2 naar de fietssnelweg F76.
 - Functionele routes:
 - N730 Wijerstraat – Meershoven – Hoelbeek – Eigenbilzen (via Abbendaal – Asdreef – Groenendaal – Jonckholtstraat – Rageveldstraat – Bruulstraat – Winkelomstraat);
 - N730 Wijerstraat – Munsterbilzen (via Schureveld – Wijngaardstraat);
 - Munsterbilzen – Gellik (via Panisstraat – Zangerheistraat – Hoefaertweg): verbinding met de fietssnelweg F72;
 - Munsterbilzen – Zutendaal (via Appelboomgaardstraat – Oude Tramweg – Bilzerweg): verbinding met de fietssnelweg F72;
 - Eigenbilzen – Mopertingen – Kleine Spouwen (via Grote Mereweg – Mopertingenstraat – Rode Kruislaan – Jaak Vandersandenstraat);
 - Bilzen – Kleine Spouwen (via Riemsterweg);
 - Kleine Spouwen – Hoeselt (via Troffelstraat – Frans Vangronsveldreef – Maastrichterallee – Roelants du Vivierlaan);
 - Kleine Spouwen – Tongeren (via N758 Rode Kruislaan);
 - Kleine Spouwen – Riemst (via N75 Riemsterweg – Bilzersteenweg);
 - Bammestraat – Erlingenstraat.
 - Alternatieve functionele routes:
 - Geen.

4.2.2.1.2 Recreatief fietsroutenetwerk

Naast het functioneel fietsroutenetwerk kent Bilzen een aantal recreatieve fietsroutes die de verschillende bezienswaardigheden en toeristische attractiepolen met elkaar verbinden via attractieve routes.

4.2.2.1.3 Afstemming buurgemeenten

Met het oog op de toekomstige fusie met de gemeente Hoeselt is het zeker van belang om deze netwerken op elkaar af te stemmen. Deze afstemming gebeurt ook voor de andere omliggende gemeenten. Waar nodig, wordt een voorstel tot aanpassing van het netwerk gedaan.

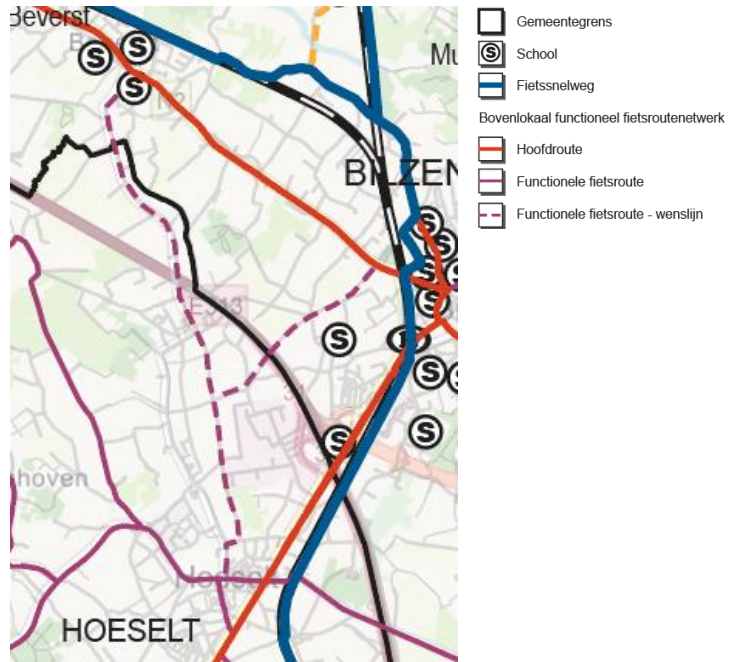
bilzen

Volgende voorstel tot wijziging BFF vanuit het mobiliteitsplan van Hoeselt is van belang voor Bilzen:

- Fietsroute Oude Nederbaan – Nederstraat – Kleistraat: er wordt voorgesteld om deze route als functionele fietsroute op te nemen in het BFF. Kleistraat komt uit in het centrum van Beverst. Het opnemen van dit laatste stukje van Kleistraat in het BFF zal een aanéensluitende functionele fietsroute creëren tussen Beverst en Hoeselt.

Ook in omgekeerde richting is dit een aandachtspunt: wanneer vanuit de kant van Bilzen de wijzigingen worden voorgesteld, dienen deze afgestemd te worden met Hoeselt en/of de andere buurgemeenten:

- Fietsroute Bilzen – Hoeselt via de Oude Tongersestraat: er wordt voorgesteld om deze route als functionele route op te nemen in het BFF. Deze fietsroute verbindt kernen van Bilzen en Hoeselt en verbindt verschillende attractiepolen met elkaar.



Figuur 4-27: Wenslijnen functionele fietsroutes

Tabel 4-3: Afstemming met de overige buurgemeenten

Buurgemeente	Status mobiliteitsplan/ datum	Afstemming nodig?
Lanaken	Goedgekeurd op 25 04 2016	Aanvullende lokale route Boonakkerstraat (tot aan de grens met Bilzen). Op het grondgebied van Bilzen kan deze verder doorgetrokken worden tot aan de BFF-route langs de Hoefaertweg (bv. via de reeds aanwezige recreatieve fietsroute). Vanuit dit mobiliteitsplan is er een gewenste lokale fietsverbinding aangeduid tussen Hees en de fietssnelweg F722 (grondgebied Lanaken).
Genk	Goedgekeurd op 25 04 2014	Afstemming bij actualisatie beleidsplan
Zutendaal	Goedgekeurd op 03 03 2021	Afstemming bij actualisatie beleidsplan
Diepenbeek	Goedgekeurd in 2002	Afstemming bij actualisatie beleidsplan
Riemst	Goedgekeurd in 2001 Nieuw plan in opmaak (op het moment van het schrijven is fase 2 lopende)	Afstemming bij actualisatie beleidsplan

4.2.2.1.4 Lokaal Fietsroutenetwerk: Dorpsfietsroutes

In haar nieuwe beleid stel stad Bilzen een inclusief, veilig en comfortabel netwerk van Dorproutes op. Dorproutes zijn deels autoluwe routes die de dealkernen onderling, en met het stadscentrum, verbinden. Dorproutes zijn niet enkel fietsroutes: ook wandelaars en landbouwvoertuigen mogen hier gebruik van maken. Op lokaal niveau verfijnen deze routes de bovenlokale fietsnetwerken en ontsluiten de dealkernen naar het BFF. Bij het uitstippellen van de Dorproutes werd ook rekening gehouden met de wensen en visies van Bilzenaren.

De dorpsroutes dienen niet enkel als verfijning van het bovenlokaal fietsnetwerk op gemeentelijk niveau; ze bieden tevens antwoord voor bereikbaarheid van scholen in alle dealkernen die momenteel door geen ander fietsnetwerk worden ontsloten. Dit zijn o.a. scholen in deelgemeenten Hees, Rosmeer, Schoonbeek,

Bij de aangeduide dorpsroutes wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Dorpsroutes – reeds gebruikte (voorkeurs)routes:
 - Palsbosstraat – Langheidestraat – Sint-Lodewijkstraat;
 - Leterweg – Lethenstraat;
 - Bornestraat – Linnerveldstraat – Baanhofstraat – Troffelstraat;
 - Overslagstraat – Biestertstraat – Sapstraat – Grammestraat;
 - Sportveldstraat – Sint Remigiusstraat – Romeinsestraat – Amelsdorp – Kallerveld – Hoogstraat – Kerkstraat;
 - Eigenstraat – Op de Staberg – Klein Veldje – Oude Vlijtingerweg;
 - Lippenweg – Striekestraat – Heesstraat (incl. de aantakking op de N78);
- Wenslijn dorpsroutes:
 - Hoelbeekstraat (tussen de N2 en Hoelbeek);
 - Klein Wilder – Wilderparkstraat;
 - Bosstraat (tussen Rosmeer en Kleine Spouwen);
 - 't Weyerken;
 - Brakmaalweg (tussen de N2 en Hees);
- Te verbeteren dorpsroutes:
 - Reekstraat – Kasteelstraat – Pleinstraat – Cuvelierstraat – Bammestraat;
 - Rentfortstraat – St. Jozefstraat – Eik – Hoefsmidstraat – Oude Siemerstraat;
 - Molenstraat – Appelveldstraat;
 - Schoonbeekstraat/ Schoolstraat;
 - Sint-Lodewijkstraat (tussen de Waterkasteelstraat en de Langheidestraat).

4.2.2.1.5 Fietsstraten/ -zones

Inrichting van de fietsstraten kadert in het snelheidsplan van stad Bilzen, dat gericht is op het opstellen van een uniform, leesbaar en duidelijk snelheidsbeleid. Daarin wordt bijzonder aandacht besteed aan woon- en leefbuurten en veilige verbindingen voor de trage weggebruikers.

Een van de principes in het nieuwe snelheidsplan betreft het aanvullen van missing links in de fietsverbindingen met fietsstraten. De straten die in aanmerking komen zijn:

- Straten waar het aandeel fietsers aanmerkelijk hoger is dan het aandeel gemotoriseerd verkeer;
- Straten die geen functie hebben als toeleveringsroute, ontsluitings- of doorgaand verkeer of openbaar vervoersverbinding;
- Straten waar vandaag fietsverbindingen (functioneel, toeristisch of lokaal) aanwezig zijn, maar waar geen aangepaste infrastructuur aanwezig of mogelijk is.

Er zijn al meerdere fietsstraten in Bilzen. De gemeente evalueert voortdurend bestaande fietsstraten en eventuele toevoegingen en uitbreidingen:

- Zonhoevestraat – Beverst (schoolomgeving);
- Palsbosstraat – Schoonbeek (fietsverbinding);
- Eikerweg – Bilzen (fietsverbinding);
- Winterstraat – Bilzen (fietsverbinding);
- Rekerveldweg – Martenslinde (fietsverbinding);
- Kerkstraat – Rosmeer (schoolomgeving);
- Sint Gertrudisplein – Beverst (na aanpassing circulatie);
- Fietszone binnen buitenwallen – Bilzen;
- Spoorstraat, Kampveldweg en Kapelstraat – Bilzen;
- Eikenlaan en Beukenstraat – Bilzen;
- Zeepstraat – Bilzen;
- Appelboomgaardstraat – Munsterbilzen;
- Schoolstraat – Schoonbeek;
- Herkebamstraat.

4.2.2.2 Inrichtingsprincipes

Om het fietsverhaal ten volle in praktijk te ontplooiën dient er afstemming gezocht te worden met enerzijds de wegencategorisering, en anderzijds met de snelheidsregimes.

Inrichtingsprincipes fietsinfrastructuur en -voorzieningen zijn opgenomen in het [Vademecum Fietsvoorzieningen](#)

Basisprincipes inrichting robuust wegennet (lokale wegen) zijn opgenomen in de brochure [Ontsluitingswegen & Erftoegangswegen](#)

Fietsvoorzieningen werken sturend op het snelheidsbeleid. Daar waar fietsstraten worden gerealiseerd, wordt de snelheid automatisch naar 30 km/u gebracht.

4.2.2.2.1 Fietspaden

Vademecum Fietsvoorzieningen biedt het beslissingsdiagram om de wegbeheerder te ondersteunen in de keuze voor een bepaalde type fietspad. Dit beslissingsdiagram houdt rekening met de volgende factoren:

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer;
- De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer en het bus- en vrachtverkeer;
- De intensiteiten van het fietsverkeer en de tol van de straat in het fietsnetwerk;
- De functie van de straat: bestemmings- versus doorgaand verkeer.

Voor de lokale wegen met een snelheidsregime van 30 km/u (of minder) kunnen volgende vormen van gemengd verkeer toegepast worden:

- Standaard gemengd verkeer: het fiets- en gemotoriseerd verkeer vinden samen plaats zonder dat er infrastructurele maatregelen genomen worden;
- Woonerf: gemengd verkeer waar de voetganger de norm is en alle andere gebruikers te gast met een snelheidsregime van 20km/u (F12a);
- Fietsstraat: gemengd verkeer waar de fietser de norm is en de auto te gast. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/u en gemotoriseerde voertuigen mogen fietsers niet inhalen (F111);
- Fietsuggestiestrook: fietsuggestiestroken maken deel uit van de rijbaan en hebben geen juridische basis;
- Fietsverkeer op een busstrook of bijzondere overrijdbare bedding (BOB): : fietsers mogen op de busstrook of de bedding aanduidt of als het op een wit onderbord staat afgebeeld (F17 met een fietslogo);
- Fietsverkeer op voorbehouden wegen: deze wegen zijn voorbehouden voor een combinatie van gebruikers;
- Fietsen op een jaagpad: vaak maken de jaagpaden een onderdeel van de fietssnelwegen uit. De maximale toegelaten snelheid op een jaagpad is 30 km/u. In de bebouwde kommen, bij het kruisen van wegen, op de sluiswallen, alsook in de nabijheid van bochten waar het uitzicht belemmerd is, wordt de snelheid beperkt op 10 kilometer per uur.

4.2.2.2 Fietsstraten

Bij de verdere uitbreiding van fietsstraten/ fietsstratentrajecten kan het afwegingskader vanuit het Vademecum Fietsvoorzieningen (2022) gehanteerd worden:



Figuur 4-28: Afwegingskader voor de toepassing van fietsstraten (Vademecum Fietsvoorzieningen, 2022)

Bij de realisatie van de fietsstraten is het belangrijk om rekening te houden met enkele vuistregels:

- Per rijrichting moeten fietsers over 2,00 m rijbaan beschikken (1,75 m bij uitzondering);
- Bij beperkt eenrichtingsverkeer bedraagt de rijbaanbreedte minimaal 4,00 m (schuwafstanden ten opzichte van obstakels niet meegerekend). Bij tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsen wordt aangeraden de twee rijrichtingen van elkaar te scheiden door middel van een overrijdbare middenstrook of middenstrookmarkering met een minimumbreedte van 0,50 m. Dit resulteert in een rijbaanbreedte van 4,50 à 4,80 m, exclusief schuwafstanden. De overrijdbare middenstrook is ook vlot overrijdbaar voor fietsers en mag geen valgevaar inhouden. Opstaande elementen zijn hier te vermijden;
- Snelheidsremmers kunnen wenselijk zijn aan het begin van de fietsstraat, als poorteffect en om de maximaal toegelaten snelheid van 30 km/u af te dwingen. Deze snelheidsremmers mogen het comfort voor fietsers niet aantasten. Een poorteffect aan het einde van de fietsstraat kan aan het fietsverkeer duidelijk maken dat het weer in een situatie komt waar het gemotoriseerd verkeer opnieuw kan inhalen en er rechts op de rijbaan moet worden gereden.

bilzen

4.2.2.2.3 Oversteekplaatsen

Bij de keuze voor de inrichting van kruispunten en oversteekplaatsen dient rekening gehouden te worden met de wegcategorisering enerzijds en het type van het fietsroutenetwerk anderzijds.

Met de introductie van de nieuwe wegcategorisering 'robuust wegennet' werden tevens de types-oplossingen voor de inrichting van de kruispunten en oversteekplaatsen aangepast.

Tabel 4-4: Types-oplossingen voor kruispunten en oversteekplaatsen volgens fietsnetwerk en wegcategorie⁶

	Lokale fietsroutes	BFF	Fietssnelwegen
Europese hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none"> Uitsluitend ongelijkvloers 	<ul style="list-style-type: none"> Uitsluitend ongelijkvloers 	<ul style="list-style-type: none"> Uitsluitend ongelijkvloers
Vlaamse hoofdwegen	<ul style="list-style-type: none"> Ongelijkvloers Lichtengeregeld Rotonde 	<ul style="list-style-type: none"> Ongelijkvloers Lichtengeregeld Rotonde 	<ul style="list-style-type: none"> Ongelijkvloers Lichtengeregeld Rotonde
Regionale wegen	<ul style="list-style-type: none"> Voorrangsgeregeld Hoge intensiteiten fiets- en/of gemotoriseerd verkeer kunnen een andere oplossing verantwoorden 	In volgorde van voorkeur: <ul style="list-style-type: none"> Lichtengeregeld Rotonde Oversteek met middeneiland Voorrangsgeregeld Hoge intensiteiten fiets- en/of gemotoriseerd verkeer: ongelijkgronds voorkeur 	<ul style="list-style-type: none"> Ongelijkgronds of lichtengeregeld
Interlokale wegen	<ul style="list-style-type: none"> Voorrangsgeregeld Hoge intensiteiten fiets- en/of gemotoriseerd verkeer kunnen een andere oplossing verantwoorden 	In volgorde van voorkeur: <ul style="list-style-type: none"> Lichtengeregeld Rotonde Oversteek met middeneiland Voorrangsgeregeld Hoge intensiteiten fiets- en/of gemotoriseerd verkeer: ongelijkgronds voorkeur 	<ul style="list-style-type: none"> Ongelijkgronds of lichtengeregeld
Lokale ontsluitingswegen	<ul style="list-style-type: none"> Lichtengeregeld Rotonde Voorrangsgeregeld 	<ul style="list-style-type: none"> Lichtengeregeld Rotonde Voorrangsgeregeld 	<ul style="list-style-type: none"> Lichtengeregeld Rotonde Voorrangsgeregeld
Lokale erftoegangswegen	<ul style="list-style-type: none"> Voorrangsgeregeld 	<ul style="list-style-type: none"> Voorrangsgeregeld 	<ul style="list-style-type: none"> Voorrangsgeregeld

4.2.2.3 Infrastructuur en voorzieningen

4.2.2.3.1 Fietsen stallen en opladen

Naast de fietsroutes is het ook belangrijk om de fietsgerelateerde infrastructuur en voorzieningen te realiseren.

In het stadscentrum en in deelgemeenten van Bilzen zijn er op verschillende locaties de overdekte fietsenstallingen aanwezig:

- Demerlaan (tegenover de AXA-bank);
- Hospitaalstraat (ter hoogte van het Sociaal Huis);
- Eikenlaan (ter hoogte van het cultuurcentrum De Kimpel);
- Station;
- Klokkeplein;
- Sint-Amorplein (Munsterbilzen);

⁶ Bronnen: Vademecum Fietsvoorzieningen (2022)/ Basisprincipes inrichting robuust wegennet (AWV, VVSG)

bilzen

- Jazz Bilzen plein;
- Parking de Klokke;
- Tennis Zeepstraat;
- Grote Spouwenstraat.

Openbare fietslaadpunten zijn in de eerste instantie gelegen in het centrum van Bilzen alsook in de deekernen. Op de volgende oplaadpunten voor elektrische fietsen kunnen de fietsen gratis opgeladen worden:

- De Markt (3 oplaadpunten);
- Cultuurcentrum De Kimpel (1 oplaadpunt);
- Leroyplein te Munsterbilzen (2 oplaadpunten);
- Oude Siemerstraat te Munsterbilzen (1 oplaadpunt);
- Hoelbeekstraat te Hoelbeek (1 oplaadpunt);
- Rosmeerstraat te Rosmeer (1 oplaadpunt);
- Maastrichterstraat te Waltwilder (1 oplaadpunt).

Verder is er een fietsservicestation aanwezig aan het Cultuurcentrum De Kimpel, op de Markt en buiten aan de Fietsfabriek 3740 (Zeepstraat).

Masterplan Fietsenstallingen

De stad zet in op de opmaak van een Masterplan Fietsenstallingen, waarin volgende aspecten onderzocht/ opgenomen worden:

- Stallen van fietsen voor bewoners (veilig, overdekt en afgesloten);
- Veilig stallen van fietsen aan mobiliteitsknooppunten en overstappunten (bushaltes, hoppinpunten, ...);
- Stallingsvisie in het stadscentrum;
- Stallingsbeleid en normering bij ontwikkelingen.

De volgende elementen vormen de uitgangspunten van de visie rond fietsenstallingen, die zijn:

- Sociaal veilig en verkeersveilig: Bescherming tegen diefstal, sociale veiligheid (verlichting en aanwezigheid van andere mensen), veilige aanrijroutes naar de stallingen, ...;
- Zichtbaar, voorspelbaar en nabij: Nabijheidslogica, duidelijke bewegwijzering, ...;
- Comfortabel en democratisch: Gemakkelijk te hanteren, kwalitatieve inrichting, netheid, mag bepaalde bevolkingsgroepen niet uitsluiten (bv. o.b.v. tarifiering);
- Toegankelijk: Diversiteit aan maten en types van fietsen, voldoende capaciteit, ...;
- Geïntegreerd in de omgeving: Goede ruimtelijke organisatie/ integratie in de omgeving,

Publieke fietsenstallingen worden in de eerste instantie voorzien ter hoogte van de belangrijke knooppunten:

- (geplande) Hoppinpunten. Deze locaties zijn heel belangrijk in het kader van combimobiliteit en moeten dus het gebruik van duurzame modi mee faciliteren. Kwalitatieve fietsenstallingen zijn één van de aspecten die ervoor zorgen dat de 'first and last mile' op een duurzame manier gebeurt;
- Er worden fietsenstallingen voorzien in de (deel)kernen en ter hoogte van de verschillende attractiepolen (scholen, culturele centra, winkelcentra, sport- en recreatievoorzieningen...);
- Er worden fietsenstallingen voorzien binnen belangrijke strategische projecten, woonprojecten enz.

Bedrijven worden geacht om voldoende stallingsmogelijkheden te voorzien op eigen terrein (voor personeel en bezoekers).

Bij de realisatie van fietsenstallingen wordt steeds rekening gehouden met de laadinfrastructuur voor de elektrische fietsen en de aangepaste plaatsen voor buitenmaatse fietsen (bakfietsen, cargobikes enz.). Deze worden in de eerste instantie gekoppeld aan de te realiseren buurt- en lokale Hoppinpunten. Voor de verdeling over de verschillende fietstypes kunnen volgende richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen gebruikt worden:



- 80% standaardfietsen;
- 10% fietsen met afwijkende maten (bakfiets, tandem, fietskar, krat op fiets...) die niet in een normale fietsparkeerplaats passen, met een minimum van twee plaatsen per parkeervoorziening;
- 10% elektrische fietsen en laadmogelijkheid, met een minimum van twee plaatsen per parkeervoorziening. Laadcapaciteit kan eventueel voorzien worden in daarvoor aangepaste lockers of – in het geval van een kleinere beveiligde bedrijfsparking – stopcontacten boven het fietsrek.

Voor de inrichtingsprincipes, maatvoering, types fietsparkeersystemen wordt verwezen naar het Vademecum Fietsvoorzieningen deel G: Fietsparkeervoorzieningen.

De normen met betrekking tot de inrichtingsprincipes, maatvoering, types fietsparkeersystemen... zijn opgenomen in het [deel G van het Vademecum Fietsvoorzieningen](#)

4.2.2.3.2 Deelfietsen

De vervoerregioraad heeft op 1 maart 2021 de verdere concretisering van het vervoer op maat goedgekeurd. Deelfietsen vormen hier een onderdeel van.

Het VoM vormt de onderste/ fijnmazige laag van het nieuwe openbaar vervoermodel basisbereikbaarheid. Het VoM zal een oplossing bieden voor gebieden die in de witte vlekken van het openbaar vervoersnetwerk liggen. In deze vlekken is er onvoldoende tot geen bediening door de andere vervoerslagen. Het VoM zal dus complementair werken aan de reguliere lijnen.

In de VoM-nota worden drie bouwstenen van vervoer op maat bepaald:

- (VoM flexsystemen), ter vervanging van het oude belbusnetwerk;
- (VoM vaste systemen), niet van toepassing in Bilzen;
- VoM deelfietsen:
 - De visie omtrent de deelfietsen wordt merkloos gemaakt en staat los van het al dan niet verder zetten van de bestaande deelsystemen. Naast de bestaande locaties, werden er in elk van 17 gemeenten één locatie aangeduid waar de deelfietsen ontleent kunnen worden. In Bilzen is dit het Hoppinpunt aan het treinstation waar 16 deelfietsen zullen geplaatst worden. In een eerste fase werden 8 deelfietsen uitgerold⁷ (juni 2024) en met later volgt een uitbreiding tot 16. Daarnaast startte in april 2022 de fietsfabriek 3740 opgestart (hoofdstuk 3.3.4) die o.a. fietsverhuur voorziet voor bezoekers en herstellingen voor fietseigenaars.

Het Vervoer op Maat wordt verder uitgewerkt in samenwerking met de vervoerregio Limburg. VoM dient het mobiliteitsaanbod te voorzien in de gebieden waar geen reguliere lijnen aanwezig zijn. Naast de vaste en flexsystemen, wordt het aanbod op lokaal niveau aangevuld door deelfietsen en/of deelauto's die in de vorm van buurthoppinpunten voorzien worden op diverse locaties binnen de gemeente.

⁷ BlueBike werd in 2024 aangesteld als aanbieder voor de uitrol van het deelfietsstelsel in kader van VoM

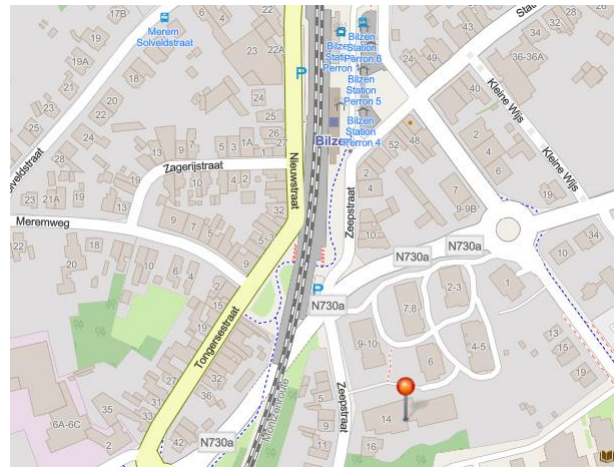
bilzen

4.2.2.3.3 Fietsfabriek 3740

Ten zuiden van het treinstation van Bilzen op ca. 200 m wandelafstand werd de Fietsfabriek 3740 geopend (samenwerking van stad Bilzen en vzw Alternatief). De Fietsfabriek is gelegen in de Zeepeststraat (nieuwe fietsstraat fase 1) in de nabijheid van de fietsnelweg F76 die langs de spoorlijn loopt.

De Fietsfabriek biedt verschillende diensten aan:

- (Aangepaste) fietsen huren;
- Fietsen herstellen;
- Fietsbieb voor kinderen;
- Fietsen doneren;
- Groene wagentjes;
- Verhuur steps;
- Fietslessen.



Figuur 4-29: Fietsfabriek 3740

4.2.2.4 Verkeersveiligheid

Op basis van de analyse van verkeersongevallen (uitwerkingsnota dd. 02-2024), kunnen de volgende aandachts-/werkpunten met betrekking tot verkeersveiligheid naar voren worden geschoven. Verkeersongevallen zijn grotendeels geconcentreerd op de gewestwegen. Verkeersongevallen op gewestwegen kunnen om verschillende redenen vaker voorkomen dan op andere wegen: o.a. hogere verkeersintensiteiten, hogere snelheden, kruisingen met andere verkeerswegen, De wegen/locaties die de meeste ongevallen kennen zijn de Tongersestraat, N2-Maastrichterstraat en ook in de stationsomgeving. De spreiding van de verkeersongevallen waarbij fietsers waren betrokken is als volgt⁸:

- 10 ongevallen – Maastrichterstraat;
- 9 ongevallen – Tongersestraat;
- 6 ongevallen – Stationlaan;
- 5 ongevallen – Eikenlaan en Riemsterweg;
- 4 ongevallen – Brugstraat, Spurkerweg en Wijngaardstraat;
- 3 ongevallen – 12 verschillende straten;
- 2 ongevallen – 13 verschillende straten;
- 1 ongeval – 46 verschillende straten.

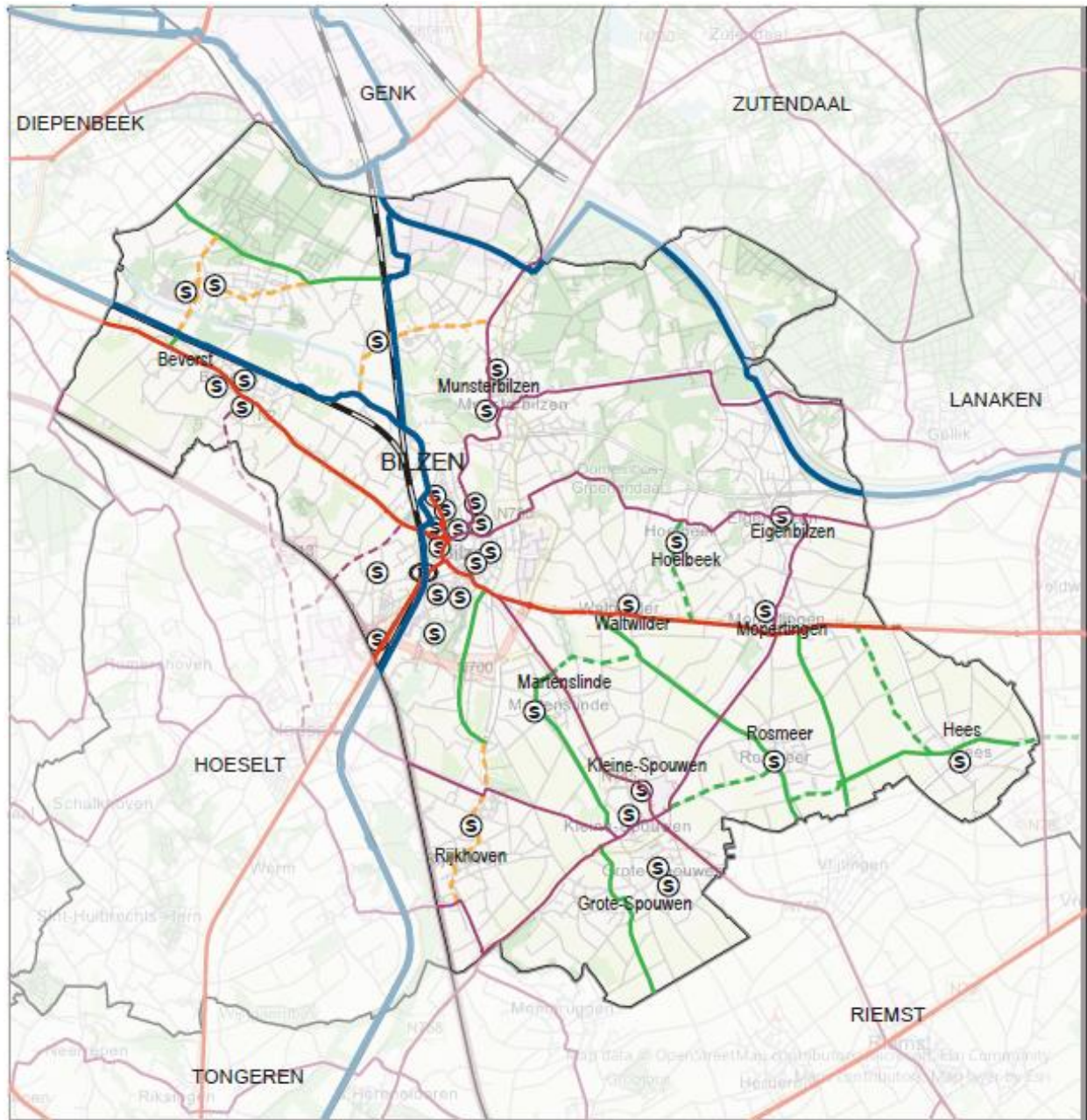
Op volgende kruispunten vonden er twee of meer ongevallen met fietsers plaats afgelopen jaren:

- Kruispunt Stationlaan x Sint-Martinusstraat x Eikenlaan (4 ongevallen). De Eikenlaan heeft aan de noordzijde een dubbelrichtingsfietspad, de andere takken hebben geen fietsinfrastructuur;
- Tongersestraat tussen de onderdoorgang van de E313 en de onderdoorgang van de Alden Biesensingel (3 ongevallen). Afgelopen jaren is de weginfrastructuur grondig heringericht met vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden;
- Kruispunt Maastrichterstraat x Riemsterweg (2 ongevallen). De fietspaden in de Maastrichterstraat zijn verhoogd aanliggend, terwijl er in de Riemsterweg fietssuggestiestroken liggen;
- Kruispunt Riemsterweg x Keistraat x Baanhofstraat (2 ongevallen). De fietspaden in de Riemsterweg zijn verhoogd aanliggend, terwijl in de Keistraat en Baanhofstraat geen fietspaden aanwezig zijn.

Het aspect verkeersveiligheid komt reeds aan bod in het fietsactieplan. Het plan bevat een aantal maatregelen om de verkeersveiligheid voor fietsers te verhogen. Verschillende knelpunten en onveilige wegen/ fietspaden werden in dat plan reeds beschreven. Aanvullend op dat plan (vooral gericht op infrastructurele aanpassingen) wordt nog ondersteunend beleid vastgelegd om de verkeersveiligheid te verbeteren:

- Handhaving;
- Monitoring en evaluatie van verkeersongevallen en ongevalle gevoelige locaties;
- Algemene sensibilisering, informatie en promotie naar de doelgroepen.

⁸ De straten met de meeste verkeersongevallen met fietsers, referentieperiode 2016 – 2021 (uitwerkingsnota dd. 02-2024)



- Gemeentegrens
- School
- Fietssnelweg
- Dorpsroute
- Wenslijn dorpsroute
- Te verbeteren dorpsroute

Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

- Hoofdroute
- Functionele fietsroute
- Functionele fietsroute - wenslijn



Kaart^o 05

Mobiliteitsplan Bilzen | Gewenste netwerken langzaam verkeer

bilzen

Opsomming acties B.2

- B.2.1 Opvolgen en (mee)uitrollen van fietssnelwegendossiers:
 - a. F70 verbinding Bilzen – Hasselt;
 - b. F72 verbinding Hasselt – Lanaken (via Bilzen);
 - c. F76 verbinding Bilzen – Tongeren;
- B.2.2 Gewenste bovenlokale functionele fietsverbindingen laten opnemen in het BFF-netwerk:
 - a. Fietsroute Oude Nederbaan – Nederstraat – Kleistraat (tussen Beverst en Hoeselt);
 - b. Fietsroute via de Oude Tongersestraat (tussen Bilzen en Hoeselt);
- B.2.3 Afstemming van grensoverschrijdende bovenlokale en lokale fietsroutes met de buurgemeenten (bij opmaak van een nieuw mobiliteitsplan);
- B.2.4 Realisatie van Dorpsfietsroutes (lokale fietsroutes);
 - a. Wenslijnen dorpsroutes realiseren:
 - Hoelbeekstraat (tussen de N2 en Hoelbeek);
 - Klein Wilder – Wilderparkstraat;
 - Bosstraat (tussen Rosmeer en Kleine Spouwen);
 - 't Weyerken;
 - Brakmaalweg (tussen de N2 en Hees);
 - b. Te verbeteren dorpsroutes:
 - Reekstraat – Kasteelstraat – Pleinstraat – Cuvelierstraat – Bammestraat;
 - Rentfortstraat – St. Jozefstraat – Eik – Hoefsmidstraat – Oude Siemerstraat;
 - Molenstraat – Appelveldstraat;
 - Schoonbeekstraat/ Schoolstraat;
 - Sint-Lodewijkstraat (tussen de Waterkasteelstraat en de Langheidestraat);
 - c. Monitoring, evaluatie en bijsturing van het netwerk dorpsroutes i.f.v. noden en ontwikkelingen;
- B.2.5 Realisatie van geplande fietsstraten en fietszones, inclusief opvolging, bijsturing en sensibilisatie;
- B.2.6 Realisatie veilige fietsverbindingen op en naar bedrijven;
- B.2.7 Aanleg conforme fietsinfrastructuur en oversteekplaatsen in afstemming met het Vademecum Fietsvoorzieningen, de nieuwe wegcategorisering en snelheidsregimes;
- B.2.8 Masterplan Fietsenstallingen:
 - a. Opmaak van Masterplan Fietsenstallingen en uitvoering en opvolging van bijhorend actieplan;
 - b. Realisatie van fietsenstallingen en fietslaadpunten op prioritaire locaties:
 - Bestaande en geplande Hoppinpunten;
 - (deel)kernen en ter hoogte van de verschillende attractiepolen (scholen, culturele centra, winkelcentra, sport- en recreatievoorzieningen...);
- B.2.9 Aandacht voor fietsparkeren in woonprojecten, strategische projecten, ontwikkelingen van handel en industrie...;
- B.2.10 Verhogen van verkeersveiligheid:
 - a. Conforme en uniforme inrichting van fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsoversteekplaatsen);
 - b. Continu opvolging en analyse van verkeersongevallen en inzetten op aanpak van gevaarlijke locaties;
 - c. Continu sensibiliseren, informeren en bewustzijn rond verkeersveiligheid te creëren bij inwoners;
- B.2.11 Realisatie acties die zijn opgenomen in het Fietsactieplan;
- B.2.12 Actualiseren, promoten en up to date houden van fietsroutekaart;
- B.2.13 Monitoring en evaluatie fietsintensiteiten, fietsongevallen, gebruik van fietsinfrastructuur (bv. bezettingsgraad overdekte fietsenstallingen), gebruik van fietslaadinfrastructuur enz.;
- B.2.14 Opvolgen en uitvoering geven aan belangrijke fietsverbindingen en kritieke oversteekplekken in kader van veiligheid en oversteekbaarheid (o.a. F72 Hasselt – Lanaken).

4.2.3 B.3 Openbaar vervoernetwerk

Aanpassingen van het beleid 2010

De stad Bilzen wil het openbaar vervoer maximaal aanbieden aan de bewoners en bezoekers. Ze zal bij de Vervoerregio Limburg ijveren voor een optimale ontsluiting van Bilzen binnen rekening houdende met de budgettaire ruimte.

De stad Bilzen ziet de Hoppinpunten als laagdrempelige toegang tot openbaar vervoer en deelmobiliteit en wenst daarom in elke dorpskern een Hoppinpunt te realiseren.

Het treinstation dat als regionaal Hoppinpunt is aangeduid wordt een centrale draaischijf voor de mobiliteit in Bilzen. De ligging van het station aan de westrand van het historische centrum en aan de oostrand van het nieuwe ontwikkelingsgebied zal beide delen van de kern kunnen bedienen en inspelen (in combinatie met de andere vervoersmodi) op ruimtelijke verdichting in deze zone. Naast de verbeteringen in treinfrequentie/ -amplitudes, is het cruciaal dat het treinstation volledig toegankelijk is ingericht.

Het nieuwe beleid blijft het belang van Spartacuslijn benadrukken. Na de realisatie van deze HOV-verbinding zullen verschuivingen moeten gebeuren om het bestaande netwerken te koppelen aan de Spartacushaltes; deze haltes worden ingericht als Hoppinpunten.

Vlaamse mobiliteitsvisie 2040, het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg en het OV-plan vormen samen een nieuw bovenlokaal beleidskader voor dit mobiliteitsplan.

Bovenlokale visies en doelstellingen worden in dit mobiliteitsplan verder vertaald op het niveau van de gemeente.

Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

Met het nieuwe decreet basisbereikbaarheid (dd. 2019) wordt het vroegere openbaar vervoernetwerk basismobiliteit omgevormd tot een nieuw systeem. Daar waar vroeger basisaanbod het uitgangspunt vormde voor het OV-netwerk, wordt binnen de basisbereikbaarheid een vraaggestuurd systeem ingevoerd. Het nieuwe OV-netwerk bestaat uit vier hiërarchische lagen: treinnet, kernnet, aanvullend net, en Vervoer op Maat, of VoM.

De gefaseerde uitrol van het OV-netwerk volgens de principes van het decreet basisbereikbaarheid werd in de vervoerregio Limburg op 6 januari 2024 (fase 2) voltooid. Vervolgens start de monitoring en bijsturing op korte en lange termijn zoals die ook loopt sinds de uitrol van fase 0 en fase 1.



4.2.3.1 Openbaar vervoersaanbod

4.2.3.1.1 Aanbod trein

Spoorlijn 34 Luik-Guillemins – Tongeren – Hasselt loopt door de gemeente Bilzen. Op het grondgebied van Bilzen bevindt zich één station, in het centrum van de stad. Vanuit het station zijn er rechtstreekse treinverbindingen naar Hasselt, Brussel, Gent, Luik en Maastricht.

Tabel 4-5: Treinaanbod Bilzen

Treinet	Niveau	Frequentie	Amplitude werkdag	Amplitude weekend
Luik – Tongeren – Hasselt – Aarschot – Antwerpen	IC	1x/u	/	06:00 – 23:00
Tongeren – Hasselt – Aarschot – Brussel – Gent	IC	1x/u	05:00 – 22:00	Rijdt niet
Maastricht – Luik – Tongeren – Hasselt	S	1x/u	06:00 – 22:00	Rijdt niet

4.2.3.1.2 Aanbod bus

De overgang van het huidige openbaar vervoernetwerk naar het nieuwe OV-plan basisbereikbaarheid leidt tot een herstructurering van diverse lijnen. Waar voorheen een minimaal aanbod gold, is het nieuwe netwerk ontwikkeld op basis van de mobiliteitsvraag en -potentieel.

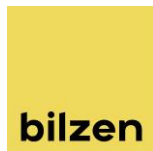
Het nieuwe OV-plan bevat volgende kern- en aanvullend net lijnen voor Bilzen:

Tabel 4-6: Kernnet in Bilzen

Kernnet	Type	Frequentie schooldag	Frequentie weekend	Amplitude schooldag
Tongeren – Bilzen – Genk	Kernnet B	2x/u	1x/u	05:30 – 22:45
Hasselt – Bilzen – Maastricht	Kernnet B	2x/u	2x/u zaterdag 1x/u zondag	05:30 – 22:40
Hasselt – Bilzen – Lanaken	Kernnet B	2x/u	2x/u zaterdag 1x/u zondag	05:50 – 22:50

Tabel 4-7: Aanvullend net in Bilzen

Functionele bediening aanvullend net	Aantal ritten schooldagen	Aantal ritten schoolvakantie
Bilzen – Rijkhoven – Tongerlo scholen	5	2
Bilzen – Spouwen – Tongeren	3	/
Millen – Spouwen – Bilzen	4	/
Tongeren – Schalkoven – Bilzen Schuuroven	4	/
Tongeren – Bilzen – Genk Campus Bret	10	/
Hasselt – Diepenbeek – Schoonbeek – Bilzen	4	/



Hasselt – Diepenbeek – Bilzen	3	/
Beverst – Maastricht	2	2
Bilzen – Hoeselt – Diepenbeek Universiteit – Hasselt	4	/
Lafelt – Bilzen	4	/
Hoelbeek – Diepenbeek Universiteit – Hasselt	4	/
Bilzen – Kleine Spouwen – Riemst	3	/

4.2.3.1.3 Spartacuslijn 1: Hasselt – Maastricht

Spartacuslijn 1 wordt besproken in hoofdstuk 4.1.2.10 Spartacuslijn 1: Hasselt – Maastricht.

4.2.3.1.4 Vervoer op Maat (VoM)

Het VOM vormt de onderste/ fijnmazigste laag van het nieuwe openbaar vervoermodel. Het VOM zal een oplossing bieden voor gebieden die onvoldoende bediend worden door de andere lagen in het model en zal dus complementair werken. Momenteel wordt het VOM in Limburg georganiseerd via flexvervoer, deelfietsen en de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV).

Op het grondgebied van Bilzen wordt het VOM na de invoering van het OV-plan 2021 georganiseerd in het flexgebied Oost-Zuid-Limburg. Door het glooiend terrein in dit gebied is de deelfiets niet altijd een geschikt alternatief voor de verbinding naar hogere lagen binnen het OV-model. Bilzen behoort tot de 17 deelfietslocaties in Limburg en zal bij de opstart beschikken over 8 deelfietsen. Binnen het VOM past ook het concept Hoppinpunten.

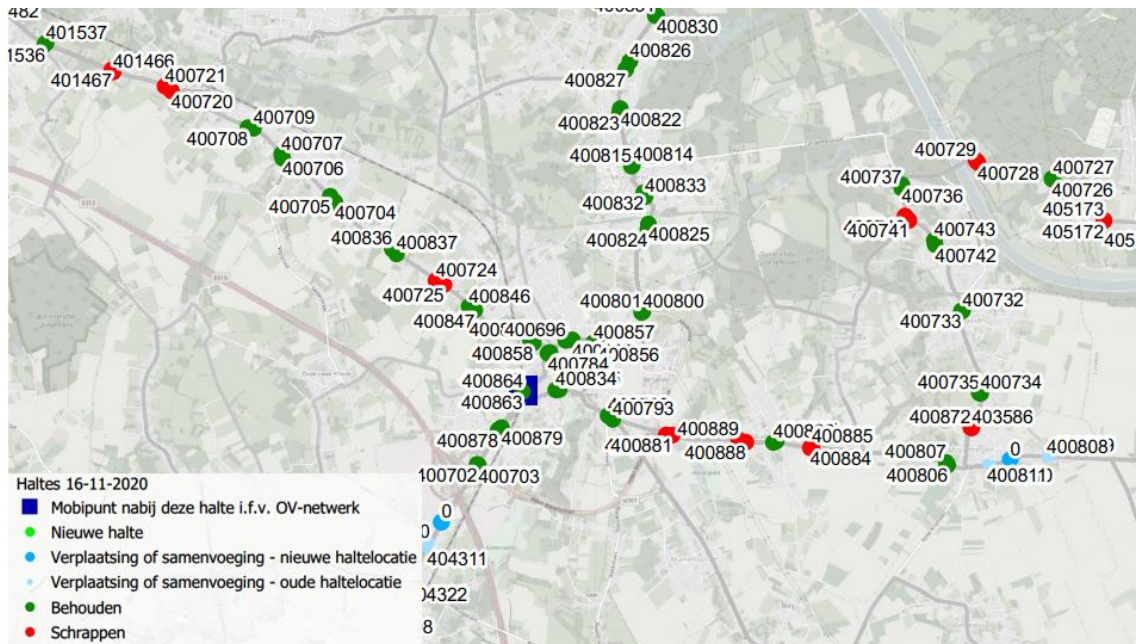
Het Vervoer op Maat wordt uitgewerkt i.s.m. de vervoerregio Limburg, waarvoor de vervoerregio in de eerste instantie een algemeen kader voorziet. De gemeente kan ook zelf een verdere invulling geven aan VoM door het aanduiden en realiseren van buurthoppinpunten.

4.2.3.2 Halteinfrastructuur

De uitwerking van de haltes gebeurt op basis van de halteoefening die in het kader van de Vervoerregio Limburg werd gemaakt. Als resultaat van deze oefening werd een nieuwe haltekaart opgemaakt die afgestemd is op het nieuwe OV-netwerk. Deel van de haltes werd geschrapt, of samengevoegd, of verwijderd. Er werden ook nieuwe haltes/haltelocaties aangeduid.

Onderstaande kaart toont de toekomstige haltes op het kernnet en aanvullend net. Door af te stappen van het principe basismobiliteit, waarbij iedere inwoners een bushalte binnen een bepaalde straal van de woonplaats heeft, verdwijnen er enkele bushaltes en ontstaan nieuwe op het grondgebied van Bilzen.

Het merendeel van de bushaltes die in de toekomst op het kernnet en aanvullend net liggen blijven behouden. In totaal zijn 188 van de 281 haltes geïnventariseerd waarvan er 18 zullen geschrapt worden. Op de Maastrichterstraat worden de bushaltes Gabrig en Sportveldstraat geschrapt. In Mopertingen verdwijnt de bushalte Mopertingenstraat. In Eigenbilzen verdwijnen de haltes Lochtstraat en Brug Albertkanaal. Op de Hasseltsestraat verdwijnen de bushalte Brobosstraat en Weg op Schoonbeek. Op de Maastrichterstraat zullen er ten oosten van Mopertingen twee bushaltes (Mathijsestraat en Maastrichterstraat) samengevoegd worden tot een nieuwe bushalte ter hoogte van het kruispunt met de Redemptiestraat.

Figuur 4-30: Wijziging haltes OV-plan 2021 (Vervoerregio Limburg)

4.2.3.3 Toegankelijkheid

Masterplan Toegankelijkheid⁹ werd n.a.v. het Regeerakkoord 2019-2024 opgesteld, met als doel om een aantal specifieke acties te definiëren m.b.t. het toegankelijk maken van halteinfrastructuur. Hier wordt o.a. ook de specifieke timing aan gekoppeld.

Masterplan Toegankelijk focust zich op de volgende elementen:

- Ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halteinfrastructuur;
- Uitbreiding van het aantal meer mobiele lijnen;
- Haltes op gewestwegen worden versneld toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking;
- Proactieve samenwerking met lokale besturen om de haltes op gemeentelijk wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.

Volgens het Masterplan Toegankelijkheid moeten ten eerste 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk zijn tegen 2030, en ten tweede 100% van de haltes aan een Hoppinpunt zelfstandig toegankelijk zijn voor de mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Nieuwe haltes in een Hoppinpunt zijn altijd meteen toegankelijk. Prioritaire haltelocaties voor stad Bilzen zijn de hoofdhaltes in elk deekern (13 haltes) die in de eerste instantie volledig toegankelijk zullen worden heringericht. Volgens de laatste inventarisatie van de bushaltes, is 37% van de geïnventariseerde haltes bereikbaar voor personen met een motorische beperking mits assistentie, en is 20% van de haltes bereikbaar zonder assistentie. Verder zijn 18% van de bushaltes toegankelijk voor personen met een visuele beperking en heeft 6% een aanrijdbare boordsteen.

Het Masterplan Toegankelijkheid wordt afgestemd op de haltes van het kern- en aanvullend net van het nieuw openbaar vervoernetwerk.

De (her)aanleg van de haltes i.f.v. toegankelijkheid gebeurt volgens de richtlijnen van De Lijn: Bushaltegids 2.0 en principeontwerpen toegankelijke haltes.

In functie van combimobiliteit zijn de haltes goed ontsloten en bereikbaar voor de actieve weggebruikers (afstemming met de netwerken).

⁹ Masterplan Toegankelijkheid – [link naar het document](#)



Voor halteinfrastructuur is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de planning, uitvoering en het onderhoud. Ligt de halte langs een gewestweg, dan ligt de verantwoordelijkheid bij AWW. Ligt de halte langs een gemeenteweg, dan ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeente. Halteinfrastructuur zoals schuilhuisjes enz. is de bevoegdheid van De Lijn/ gemeente.

Voor de opmaak van een actieplan in kader van het Masterplan Toegankelijkheid krijgen de lokale besturen ondersteuning van Vlaanderen:

- Een subsidie van 5.000€ per halte die toegankelijk wordt aangelegd;
- Een coachingtraject 'Masterplan toegankelijke haltes' (ondersteuning van Inter en het Agentschap Toegankelijk Vlaanderen). Er is een lerend netwerk voor gemeenten om kennis en inspiratie uit te wisselen;
- Een tweejaarlijkse prijs 'Meer Mobiele Gemeente', voor steden en gemeenten die verdienstelijke inspanningen hebben geleverd voor het toegankelijk maken van haltes.

Op 2 oktober 2023 werd het Bilzense masterplan toegankelijke haltes en bijhorend actieplan goedgekeurd.

4.2.3.4 Hoppinpunten

Een Hoppinpunt is een overstappunt waar een divers aanbod van vervoersmogelijkheden beschikbaar is voor de reiziger en dat bij voorkeur ook voorzien is met extra diensten.

Hoppinpunten zijn de essentie van combimobiliteit. In Bilzen zijn er verschillende types van Hoppinpunten aanwezig en deze zullen in de komende jaren uitgebreid worden. Bijzondere aandacht gaat naar het treinstations als een regionaal Hoppinpunt. Buurthoppinpunten worden aangeduid door de gemeente zelf met de bedoeling om minimaal aanbod van openbaar vervoer en/of collectief vervoer en/of deelmobiliteit te voorzien in gebieden waar geen toegang is tot de reguliere OV-bediening. In de kernen die hiervoor in aanmerking komen wordt minimaal één buurthoppinpunt voorzien.

Hoppinpunten zijn strategisch gelegen en zijn vlot bereikbaar voor iedereen. Ze behoren tevens tot de ankerpunten die aangeduid werden voor het bepalen van integraal toegankelijke voetgangersassen en maken bijgevolg rechtstreekse connectie tussen de andere lokale attractiepolen (vb. parkeervoorzieningen, scholen, toeristische trekpleisters, ...).

Bij de uitwerking van de routes van en naar Hoppinpunten wordt steeds rekening gehouden met de kwaliteitseisen, o.a. verkeersveiligheid (oversteekplaatsen, kruispunten, subjectieve veiligheid, ...), toegankelijkheid, comfort enz.

Spartacuslim 1: Hasselt – Maastricht

Afhankelijk van de locatie van de toekomstige Spartacushaltes, zullen ze ofwel geïntegreerd worden in de bestaande/geplande Hoppinpunten, ofwel zullen ze als nieuwe Hoppinpunten worden toegevoegd aan het netwerk.

Categorisering

Hoppinpunten worden opgedeeld in 4 categorieën: interregionaal, regionaal, lokaal en buurtmobipunten. Alle categorieën van Hoppinpunten, met uitzondering van buurtmobipunten, worden aangeduid door de Vervoerregio.

Buurthoppinpunten vallen onder de bevoegdheid van de lokale besturen; gemeente kan zelf de locatie(s) van buurthoppinpunten aanduiden en verder ontwikkelen.

Afhankelijk van de type en omvang van een Hoppinpunt zullen er verschillende voorzieningen gerealiseerd worden. Het Besluit van de Vlaamse Regering bevat de minimumvereisten voor een Hoppinpunt:

- Parkeerplaatsen voor personen met een beperking (als er parkeerplaatsen nodig zijn);
- Een fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen;
- Informatiedragers;
- Infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken.



Procedure

De Hoppinpunten worden door de Vervoerregio Limburg vastgesteld. De buurthoppinpunten worden door de gemeente voorgesteld aan de Vervoerregio, die deze vaststelt en opneemt in de lijst van Hoppinpunten. Er worden 2 momenten per jaar voorzien dat de Vervoerregio de lijst van Hoppinpunten herziet.

4.2.3.4.1 Regionaal Hoppinpunt Bilzen Station

Het station van Bilzen behoort tot één van de 17 locaties in Limburg waar een regionaal Hoppinpunt wordt uitgerold. Regionale Hoppinpunten zijn Hoppinpunten die worden bediend door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Die Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming.

Regionaal Hoppinpunt Bilzen Station faciliteert verplaatsingen binnen de regio. De visie en de uitwerking van dit punt wordt beschreven in de Unieke Verantwoordingsnota 'Vervoer op Maat' (Vervoerregio Limburg, 2021). Het mobiliteitsaanbod op het regionaal Hoppinpunt wordt bepaald door het frequente regionaal OV (trein en bus), deelfietsen, deelsteps en deelwagens. Om het gebruik van deze modi te stimuleren zijn er fietsenstallingen met ruimte voor buitenmaatse fietsen, een zelfreparatiekit en opbergruimte aanwezig. Ook wordt er een Kiss&Ride-zone voorzien. Als aanvullende diensten is er informatie aanwezig over de aankoop van tickets voor alle aanwezige modi, is er een pakketautomaat en ligt er een krantenwinkel. Om de oriëntatie op het Hoppinpunt te verbeteren komt er een Hoppinzuil, welke informatie geeft aan de reiziger en zorgt voor herkenbaarheid. Tot slot wordt er bij de toegankelijkheid gefocust op toegankelijke haltes voor alle gebruikers en verhoogde verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers op de routes naar het Hoppinpunt.

Station Bilzen voldoet reeds aan de minimumvereisten voor Hoppinpunten: toegankelijke bushaltes, parkeerplaatsen voor personen met een beperking, fietsenstallingen enz. Bijkomend worden en nog deelfietsen en/of deelsteps, deelwagens voorzien, fietsherstelpunt, opbergruimte enz. Verder dient het treinstation dient ook aan de toegankelijkheids- en comforteisen voor de Regionale Hoppinpunten te voldoen. In het kader van het opstellen van een nieuw plan voor centrum Bilzen (waar het treinstation onder valt) is het belangrijk dat de ontwerpprincipes voor de Regionale Hoppinpunten meegenomen worden.

NMBS volgt haar eigen timing en strategie met betrekking tot het toegankelijk maken van de station alsook voor andere acties die betrekking hebben op het station.

4.2.3.4.2 Lokale Hoppinpunten

Lokale Hoppinpunten zijn Hoppinpunten die gericht zijn op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Die Hoppinpunten worden minstens bediend door een cadanslijn¹⁰ binnen het aanvullend net.

Er worden lokale Hoppinpunten voorzien in of nabij:

- De rotonde Sint Lambertuslaan x Hasseltsepoort x Wijerstraat x Genutstraat x Hospitaalstraat;
- De Carrefour/Hubo aan de Tongersestraat;
- Beverst (Sint-Gertrudiskerk);
- Munsterbilzen (Hemelvaartkerk);
- Munsterbilzen (Hoveweg);
- Eigenbilzen (Sint-Ursulakerk);
- Eigenbilzen (Dorpsstraat);
- Mopertingen (Maastrichterstraat).

4.2.3.4.3 Buurthoppinpunten

Buurthoppinpunten zijn Hoppinpunten die alleen bediend worden door functionele lijnen van het aanvullend net of door het Vervoer op Maat, of die niet bediend worden door openbaar personenvervoer maar waarbij deelvoertuigen de basis vormen van het vervoeraanbod. De wervingsradius van die Hoppinpunten beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen.

¹⁰ Cadanslijn is een lijn met een vaste regelmaat in de bediening tijdens de amplitude.



De vraag rond de aanduiding van buurthoppinpunten werd besproken tijdens het participatiemoment met de inwoners van Bilzen. Aangezien buurthoppinpunten gericht zijn op de gebruikers uit de directe omgeving, is de lokale kennis van groot belang.

Om een goede dekking van het netwerk te kunnen garanderen en gelijke kansen aan elke deelkern te geven, is het gewenst om de buurthoppinpunten minstens in elk deelkern te voorzien. De gewenste buurthoppinpunten die in dit plan worden aangeduid zijn gelegen in de landelijke deelkernen. Dit komt overeen met een inschalingsniveau 4C – buurthoppinpunten in landelijk gebied. Voor de (minimale) uitrusting/ aanbod van deze buurthoppinpunten werden de richtlijnen opgesteld, die in de volgende hoofdstukken worden beschreven. Deze richtlijnen beschrijven de algemene ontwerpprincipes (toegankelijkheid, ruimtelijke inrichting, veiligheid en sociale controle), inschalingsniveau-specifieke ontwerpprincipes (essentieel mobiliteitsaanbod, aanvullend/ optioneel mobiliteitsaanbod) en minimale/ aanvullende diensten. De exacte invulling van elk buurthoppinpunt zal in samenwerking met inwoners bepaald worden, rekening houdend met de locatiegebonden aspecten/ noden.

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 11 februari 2022¹¹ definieert een Hoppinpunt als “een vervoersknooppunt waar parkeermogelijkheden ter beschikking zijn of verschillende modi kunnen aangeboden worden door middel van onder meer deelsystemen, waardoor reizigers met geschikte modus een verplaatsing kunnen maken.” Een Hoppinpunt wordt uitgerust met:

- Parkeerplaatsen voor personen met een beperking als er parkeerplaatsen nodig zijn;
- Een fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen;
- Informatiedragers;
- Infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken.

Buurthoppinpunten vormen één van de subcategorieën van Hoppinpunten die alleen bediend worden door:

- Functionele lijnen van het aanvullend net, OF
- Het Vervoer op Maat, OF
- Worden niet bediend door openbaar personenvervoer maar waarbij deelvoertuigen de basis vormen van het vervoeraanbod.

De wervingsradius van die buurthoppinpunten beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een opstapfunctie. Buurtbewoners starten hier hun reis, eventueel met Hoppinflex, richting het netwerk. Er worden ook een beperkt aantal nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

Om de wegbeheerders beter te kunnen begeleiden met de inrichting van Hoppinpunten, werd in 2022 i.o.v. het Agentschap Wegen en Verkeer een Ontwerpwijzer Hoppinpunten¹² opgesteld. Hierin worden o.a. ook de aanbevelingen meegegeven m.b.t. toegankelijkheid, ruimtelijke inrichting, veiligheid en sociale controle, mobiliteitsaanbod en diensten enz.

Om de invulling van een Hoppinpunt correct te kunnen bepalen dient er in de eerste instantie een inschalingsniveau van een Hoppinpunt gekozen worden.

De gewenste buurthoppinpunten die in dit plan worden aangeduid zijn gelegen in de landelijke deelkernen. Dit komt overeen met een inschalingsniveau 4C op de figuur hiernaast – buurthoppinpunten in landelijk gebied.

	Verstedelijk	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

Figuur 4-31: Inschalingsniveaus Hoppinpunten (Ontwerpwijzer Hoppinpunten)

¹¹ Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten en tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid.

¹² Ontwerpwijzer Hoppinpunten – [link](#)

4.2.3.4.3.1 Algemene ontwerpprincipes

Algemene ontwerpprincipes gelden voor Hoppinpunten op alle inschalingsniveaus. Deze principes zijn:

1. Toegankelijkheid: toegankelijkheid volgens de regelgeving een essentiële voorwaarde om de naam 'Hoppin' te kunnen toepassen. Alle Hoppinpunten moeten goed toegankelijk zijn voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen. De informatiedragers die zijn aangebracht op de Hoppinpunten, zijn bruikbaar voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking. Om een Hoppinpunt toegankelijk te maken, dient er met verschillende vereisten rekening gehouden te worden. De principes en voorwaarden worden beschreven in de verschillende themafiches die onderdeel uitmaken van de Ontwerpwijzer Hoppinpunten.
2. Ruimtelijke inrichting: bij het inrichten van een Hoppinpunt is het essentieel om te streven naar een ruimtelijk kwalitatief geheel, waarin de verschillende elementen van het mobiliteitsaanbod en diensten aaneengeschakeld en ingebed worden in de openbare ruimte. Er wordt bv. aangeraden om de oppervlakte van het Hoppinpunt zoveel mogelijk te beperken. Een van de indicatoren is de maximale wandelafstand tussen de verschillende elementen van het Hoppinpunt. Het uitgangspunt moet altijd de voetganger zijn, aangezien dit de manier is waarop reizigers zich binnen het Hoppinpunt zullen verplaatsen. Daarom zijn logische looplijnen en duidelijke aanwijzingen ook essentieel voor elk Hoppinpunt.
3. Veiligheid en sociale controle: algemene toegankelijkheid van het Hoppinpunt houdt ook in dat alle gebruikers daarvan zich er veilig moeten voelen. Het waarborgen/ verhogen van veiligheidsgevoel omvat tal van verschillende elementen en maatregelen, waaronder:
 - a. Locatiekeuze;
 - b. Kwalitatieve ruimtelijk inrichting;
 - c. Multifunctioneel gebruik (nabijheid van een winkel, horecazaak, openbare diensten ...);
 - d. Goede verlichting;
 - e. Een sterk beleid (m.b.t. slukstorten, vandalisme, ...);
 - f. Camerabewaking;
 - g. ...

4.2.3.4.3.2 Inschalingsniveau-specifieke ontwerpprincipes (buurthoppinpunten 4C)

Het mobiliteitsaanbod wordt aan buurthoppinpunten niet langer hoofdzakelijk bepaald door de Vervoerregio. De Vervoerregio zal aan heel wat buurthoppinpunten een functioneel openbaar vervoer-netwerk van het aanvullend net of Hoppinflex-vervoer voorzien. Omgekeerd ook kunnen steden en gemeente op basis van de netwerken een buurthoppinpunt eraan koppelen. Steden en gemeenten kunnen ook op eigen initiatief bijkomende buurthoppinpunten inrichten, los van de netwerkgedachte. In dit geval zullen de deelsystemen het basisaanbod vormen.

Voor buurthoppinpunten kan onderscheid gemaakt worden tussen het essentieel en aanvullend/ optioneel mobiliteitsaanbod:

1. Essentieel mobiliteitsaanbod: fietsparkeerplaatsen, incl. plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Hierbij gelden de volgende minimale eisen (onderstaande figuur). Belangrijk te onthouden is dat dit 'minimale' eisen zijn en dat stad Bilzen de kwaliteit en het uitrustingsniveau zelf kan verhogen door bv. een overdekte en/ of beveiligde fietsenstalling én de laadmogelijkheden als norm te hanteren.
2. Aanvullend/ optioneel mobiliteitsaanbod: aanbevolen aanvullende functies gaan gepaard met enkele belangrijke voorwaarden:
 - a. Busbediening: een buurthoppinpunt mag enkel door functioneel openbaar vervoer van het aanvullend busnet bediend worden. Indien er frequent openbaar vervoer wordt aangeboden dan spreken we van een lokaal Hoppinpunt (met alle gevolgen van dien).
 - b. Hoppinflex of Hoppinflex+: indien de Vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan buurthoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien.
 - c. Deelsystemen: deelfietsen en deelauto's kunnen een meerwaarde zijn aan een buurthoppinpunt in een landelijke context, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. Aan buurthoppinpunten kan een deelwagen voorzien zijn door de Vervoerregio in het kader van het flexvervoer.

Met betrekking tot het aanvullend mobiliteitsaanbod is het belangrijk om met de inwoners in gesprek te gaan (per deerkern), om het aanbod op de actuele vraag te kunnen afstemmen. De noden kunnen nl. verschillen van dorp tot dorp.

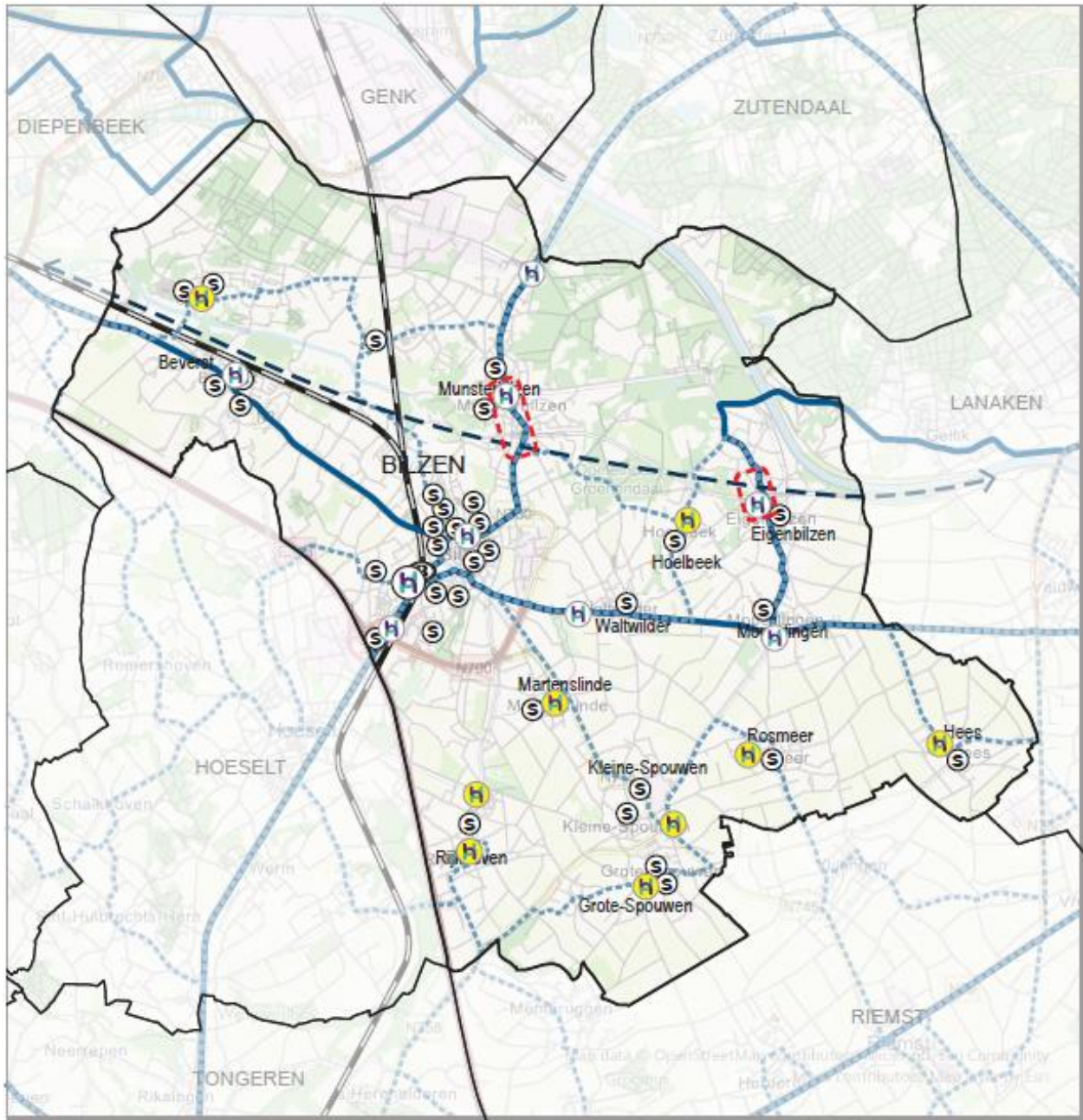


	Interregionale Hoppinpunten	Regionale Hoppinpunten	Lokale Hoppinpunten	Buurthoppinpunten
Overkapping en locatie	Inpandig en overdekt. Hoe kleiner het interregionaal Hoppinpunt, hoe meer de klemtoon komt te liggen op overdekte stallingsmogelijkheden.	Overdekte fietsenstalling	Overdekte fietsenstalling	Niet-overdekte stalling
Types fietsrekken	Hoog-laagsysteem of andere ruimte-efficiënte stallingsvormen. Bij etagestallingen is een minimale plafondhoogte van 270 centimeter nodig en bredere gangpaden.	Hoog-laagsystemen ofwel beugels of nietjes, allen op maaiveldniveau	Hoog-laagsystemen ofwel beugels of nietjes, allen op maaiveldniveau	Nietjes of andere kwalitatieve aanleun opties
Types fietsen	5 procent voorbehouden voor buitenmaatse fietsen op maaiveldniveau via verlaagde beugel en/of extra ruimte tussen de stalling. Bij interregionale Hoppinpunten in de stadskern verhoogt dit naar 8 procent. Voor elektrische fietsen worden (betalende) lockers met stopcontact en/of afgesloten (betalende) fietskluizen of stalling voorzien.	5 procent voorbehouden voor buitenmaatse fietsen bij opstappunten, 3 procent bij afstappunten via verlaagde beugel en/of extra ruimte tussen de stalling. Voor elektrische fietsen worden (betalende) lockers met stopcontact en/of afgesloten (betalende) fietskluizen of stalling voorzien.	5 procent voorbehouden voor buitenmaatse fietsen bij opstappunten, 3 procent bij afstappunten, met een minimum van twee plaatsen, via verlaagde beugel en/of extra ruimte tussen stalling. Voor elektrische fietsen kunnen lockers en/of kluizen voorzien worden.	Minimaal één voorbehouden plaats voor buitenmaatse fietsen via verlaagde beugel of extra ruimte tussen nietjes
Functionaliteiten toegangssysteem	Afgesloten betalende fietsenstalling aanwezig, eventueel in combinatie met individuele afgesloten kluizen. Verwijssysteem voor vrije parkeerplaatsen. Weesfietsenbeleid, eventueel gekoppeld aan betalend parkeren (> 24u)	Afgesloten betalende fietsenstalling aanwezig bij voldoende vraag. Bij onduidelijkheid over de vraag worden afgesloten kluizen of stallingen van beperkte omvang voorzien. Weesfietsenbeleid, eventueel gekoppeld aan betalend parkeren (> 24u)	Afhankelijk van de vraag kunnen individueel afsluitbare fietskluizen of afgesloten stallingen van beperkte omvang voorzien worden.	Geen toegangssysteem vereist
Intensiteit van toezicht	Camerabewaking en permanent bemand toezicht	Camerabewaking en overdag bemand toezicht	Optionele camerabewaking (afhankelijk van sociale controle)	Optionele camerabewaking (afhankelijk van sociale controle)

Figuur 4-32: Minimale eisen per type Hoppinpunt (Ontwerpwijzer Hoppinpunten)

Naast het mobiliteitsaanbod kunnen er ook verschillende diensten aangeboden worden aan een buurthoppinpunt om het gebruik hiervan te ondersteunen. Net als voor mobiliteitsaanbod wordt ook voor diensten onderscheid gemaakt tussen de essentiële en aanvullende/ optionele diensten.

1. Essentiële diensten:
 - a. Ticketing;
 - b. Wachtaccommodatie;
 - c. Vuilnisbak.
2. Aanvullende/ optionele diensten:
 - a. Oplaadpunt toestellen;
 - b. Rode brievenbus;
 - c. Wifi;
 - d. ...



- | | | | |
|--|---------------------------------|--|--|
| | Gemeentegrens | | Lokaal Hoppinpunt |
| | School | | Regionaal Hoppinpunt |
| | De Lijn - vaste bediening | | Buurthoppinpunten |
| | De Lijn - functionele bediening | | Afstemming Hoppinpunt - Spartacushalte |
| | Station | | |
| | Spoorweg | | |
| | Wensverbinding Spartacus lijn 1 | | |

Kaart^o 06

Mobiliteitsplan Bilzen | Gewenst OV-netwerk & Hoppinpunten





Opsomming acties B.3

- B.3.1 Te schrappen bushaltes: nieuwe invulling geven/ bepalen voor de beschikbare ruimte (halte behouden in functie van VoM, buurthoppinpunten, halte verwijderen en ontharden, vergroening...);
- B.3.2 Heraanleg van de bushaltes in functie van de toegankelijkheidsdoelstellingen én actieplan masterplan toegankelijke haltes:
 - a. 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk tegen 2030;
 - b. 100% van de haltes aan een Hoppinpunt zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030;
 - c. Haltes aan de nieuwe Hoppinpunten worden volledig toegankelijk ingericht;
- B.3.3 Opvolgen en (mee)uitrollen van bovenlokale Hoppinpunten:
 - a. Regionaal Hoppinpunt station Bilzen;
 - b. Lokale Hoppinpunten:
 - De rotonde Sint Lambertuslaan x Hasseltsepoort x Wijerstraat x Genutstraat x Hospitaalstraat;
 - De Carrefour/Hubo aan de Tongersestraat;
 - Beverst (Sint-Gertrudiskerk);
 - Munsterbilzen (Hemelvaartkerk);
 - Munsterbilzen (Hoveweg);
 - Eigenbilzen (Sint-Ursulakerk);
 - Eigenbilzen (Dorpsstraat);
 - Mopertingen (Maastrichterstraat);
- B.3.4 Uitbouw van buurthoppinpunten:
 - a. Realisatie van gewenste buurthoppinpunten in afstemming met de lokale noden en wensen (participatief traject met de betrokken inwoners/ middenveld):
 - Schoonbeek (Molenstraat-Leenveldstraat);
 - Alden Biesen;
 - Spouwen (rotonde Riemsterweg x Rode Kruislaan);
 - Hees;
 - Rosmeer;
 - Hoelbeek;
 - Martenslinde;
 - Grote Spouwen;
 - Rijkhoven;
 - b. Monitoring, evaluatie en bijsturing van buurthoppinpunten i.f.v. noden en ontwikkelingen;
- B.3.5 Continu monitoring en evaluatie van de noden van treinreizigers, busreizigers (bushaltes, busvervoer...) en VoM-gebruikers, incl. bijsturing in overleg met betrokken partijen.

bilzen

4.2.4 B.4 (Her)inrichting van wegen

Aanpassingen van het beleid 2010

De herinrichting van wegen omvat de gewenste classificatie van wegen en de bijbehorende ontwerpprincipes. Terwijl het wegennet in het beleidsplan van 2010 werd ontwikkeld volgens de principes van het RSV, hanteert het nieuwe beleid nu de principes van een Robuust Wegennet.

4.2.4.1 Netwerkopbouw

Voor de opbouw van het netwerk gemotoriseerd verkeer volgens de principes robuust wegennet wordt verwezen naar het hoofdstuk 4.1.3.1 Wegencategorisering Robuust Wegennet.

4.2.4.2 Inrichtingsprincipes

Met de introductie van de nieuwe wegencategorisering werden voor de bovenlokale wegen de richtlijnenboeken opgesteld met bijhorende inrichtingsprincipes.

Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese en Vlaamse Hoofdwegen ([brochure](#))

Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Regionale en Interlokale Wegen ([brochure](#))

Ook voor de lokale (gemeentelijke) wegen werden door AWW en VVSG nieuwe inrichtingseisen uitgewerkt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar type weg (Lokale Ontsluitings- en Erftoegangsweg) alsook naar type omgeving (BIBEKO, BUBEKO) en specifieke context (schoolomgeving, bedrijventerrein, recreatiegebied, ...). De basisprincipes voor de inrichting van de lokale wegen zijn als volgt:

BASISPRINCIPES	Lokale ontsluitingswegen	Lokale erftoegangswegen
Functie	Leefkwaliteit, lokale ontsluiting, verkeersveiligheid	Maximale leefkwaliteit, verkeersveiligheid, de verkeersfunctie is beperkt en ondergeschikt
Snelheidsregime	BUBEKO: 70 km/u BIBEKO: 50 km/u of 30 km/u Kerngebied: 30 km/u	BUBEKO: 50 km/u BIBEKO: 30 km/u
Kruispunten	Voorrangsgeregeld, ontworpen als een rotonde of verkeerslichtengeregeld	Voorrangsgeregeld of er geldt voorrang van rechts
Conflicten overig verkeer	Conflicten met tegemoetkomend verkeer vermeden	Conflicten met tegemoetkomend verkeer zijn mogelijk
Inrichtingseisen	De wegen zijn leesbaar en zetten aan tot het gewenste gedrag. De inrichting hiervan is vergevingsgezind voor alle weggebruikers	

Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Ontsluitingswegen en Erftoegangswegen ([brochure](#))

4.2.4.3 Circulatieplan Bilzen-centrum

Het stadsbestuur wenst in bepaalde periodes (bijvoorbeeld op zomeravonden en in het weekend) de zones van de horeca kunnen afsluiten. In eerste instantie gaat het over de zone van de horeca op de Markt, maar ook de inrichting van een zone voor de horeca aan de Klokkestraat, Camille Huysmansplein en Korenstraat dient mee onderzocht te worden. Dit betekent dat de huidige verkeerscirculatie moet wijzigen en de parkeerroute zoals deze vandaag voorzien is op die momenten niet meer volledig gevolgd kan worden.

bilzen

Het stadscentrum moet een belevingsplek worden, waarbij de ruimte die vandaag door de auto opgeëist wordt aan voetgangers, fietsers, inwoners en bezoekers van de stad kan worden gegeven. Het is de bedoeling om een groeiscenario op te stellen zodat het centrum van Bilzen op lange termijn volledig autoluw kan worden. Deze ambitie zal stapsgewijs worden bereikt; het draagvlak bij inwoners en handelaars is hierbij cruciaal.

Het nieuwe circulatieplan werd opgesteld i.f.v. de toekomstbestendigheid:

- Duurzaam en toekomstgericht: stadscentrum, waarbij een groeiscenario mogelijk is zonder nieuwe wijzigingen toe te passen. Startende met afsluiting tijdens evenementen, weekenden, ... uitbreidbaar naar de toekomst;
- Beperking van zoekverkeer: door slimme parkeerlussen waarbij het verkeer steeds via de kortste route naar de parking geleid wordt en via de kortste route terug naar het hoger gelegen wegennet gestuurd wordt;
- De flexibele afsluitbaarheid van het centrum is een oplossing voor de vele verkeersborden die vandaag geplaatst moeten worden bij evenementen, terrasjestijd, ... In het kader hiervan kan de Markt heringericht worden naar een ruimte:
 - Voor beleving en horeca;
 - Met vlot parkeren d.m.v. aangepaste toegangen aan de voorzijde van het oude Stadhuis;
 - Met pleininrichting van gevel tot gevel.



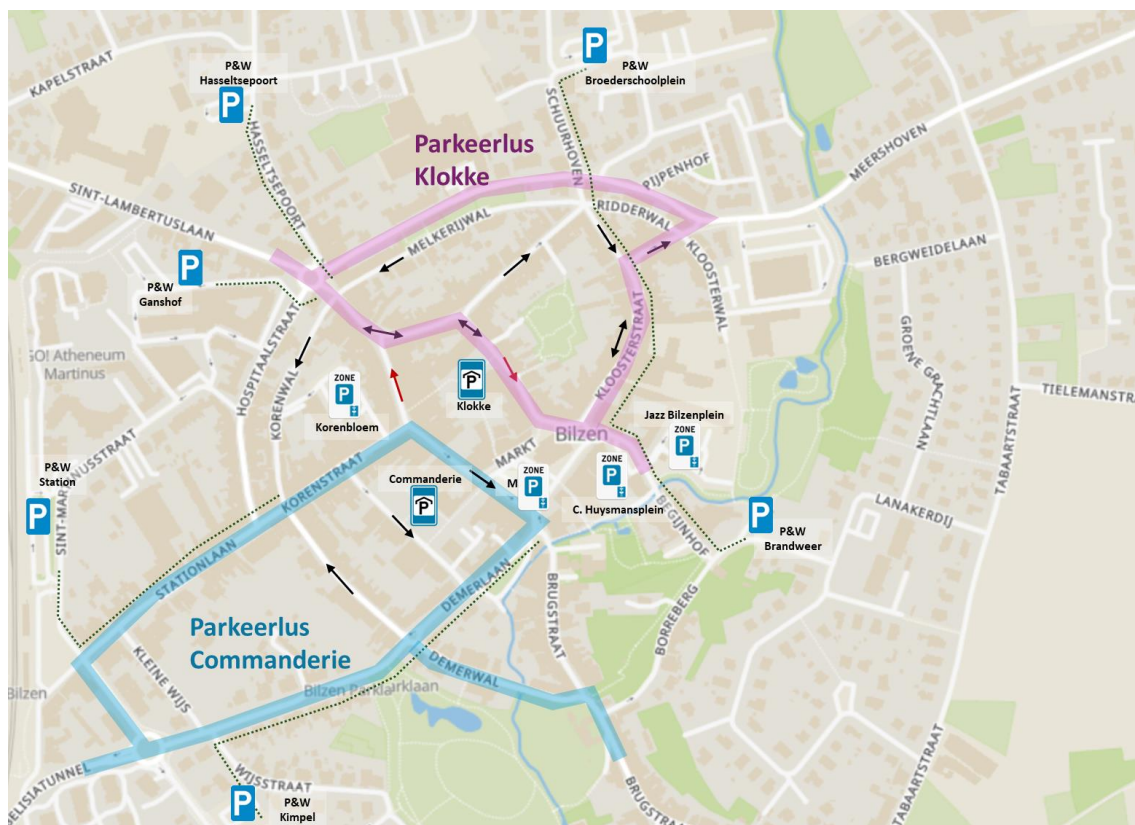
Figuur 4-33: Circulatieplan Bilzen-centrum

Bij een groeiscenario worden de volgende stappen onderscheiden:

- Stap 1: tijdelijke afsluiting van het Marktplein en omliggende straten tijdens evenementen en in de zomermaanden (huidige situatie);
- Stap 2: bijkomende afsluiting in het weekend;
- Stap 3: bijkomende afsluiting tijdens de werkdagen (maandag t.e.m. vrijdag) incl. venstertijden (leveringen, schoolverkeer...);
- Stap 4: permanente afsluiting van het Marktplein + afsluiting van de straten in het weekend voor de omliggende straten (semipermanente afsluiting incl. venstertijden).

Om de gewenste circulatie in het centrum van Bilzen op de lange termijn mogelijk te maken kunnen op korte termijn maatregelen worden voorgesteld, die de situatie van de afsluiting van het Marktplaatsplein en omliggende straten zoals tijdens evenementen en in de zomermaanden mogelijk maakt, zonder dat de circulatie van het centrum steeds moet worden gewijzigd:

- Op korte termijn wenst stad Bilzen de toegang tot Jazz Bilzenplein vanuit de oostzijde van het centrum (Kloosterstraat – N2 – Begijnhof) te behouden. Op langere termijn kan de noodzaak van deze verbinding herbekeken worden, wanneer er bv. een ander parkeeralternatief ontstaat aan de rand van het centrum (bv. i.k.v. herbestemming Gansbeek).
- In de Kloosterstraat zal het verkeer voorlopig in beide richtingen kunnen blijven rijden. Dit omwille van de aanwezige woonconcentratie. Op langere termijn/ na de evaluatie van de andere circulatiemaatregelen kan de afweging opnieuw gemaakt worden om de Kloosterstraat als éénrichtingsstraat in te richten.
- In de Klokkestraat wordt de wijziging van de rijrichting ingevoerd om de twee (parkeer)lussen onafhankelijk van de markt te laten functioneren.
- In de Genutstraat wordt de wijziging van de rijrichting ingevoerd om het doorgaand verkeer uit het centrum maximaal te weren.



Figuur 4-34: Nieuwe parkeergeleiding Bilzen-centrum

Verder wenst Bilzen om de stadswallen op te waarderen met meer ruimte voor de actieve weggebruiker alsook meer groeninrichting. Dit houdt o.m. het herbekijken van het (lang)parkeren op deze stadswallen in.

4.2.4.4 Snelheidsbeleid

Met haar nieuw beleid wil stad Bilzen een uniform, leesbaar en duidelijk snelheidsbeleid invoeren. Hiervoor werd in 2021 een snelheidsplan opgemaakt, waarin de visie op snelheidsregimes wordt vastgelegd. Bijzonder aandacht gaat naar woon- en leefbuurten en veilige verbindingen voor de trage weggebruikers.



Op gemeentelijke wegen worden de volgende snelheidsregimes toegepast:

- 20 km/u in de woonerven (verkeersbord F12a);
- 30 km/u in de geselecteerde woon- en leefbuurten, Bilzen-centrum (fietszone), fietsstraten en schoolomgevingen;
- 50 km/u op de overige gemeentelijke wegen en een deel van de gewestwegen (BIBEKO, doortochten...).

Op de straten met het snelheidsregime van 50 km/u wordt onderzocht welke snelheidsmilderende maatregelen het best kunnen worden ingezet.

Het snelheidsplan bevat tevens de lijst van maatregelen met betrekking tot de invoering van trajectcontroles op lokale wegen. Dit zijn voornamelijk de straten met een woonkarakter, waar een snelheidsbeperking van 50 km/uur geldt of die dienen als verbindingsweg tussen twee woonkernen. De locaties voor de trajectcontroles werden geselecteerd op basis van objectieve cijfers: het aantal woningen en de snelheidsgegevens.

Als bijlage aan dit plan kan het plan en de visie rond de woon- en leefbuurten teruggevonden worden (bijlage 'Nota woon- en leefbuurten').

4.2.4.4.1 Snelheid handhaven

De lijst van prioritaire aan te pakken locaties waar de snelheidsovertredingen zich op regelmatige basis voordoen wordt besproken in hoofdstuk 4.3.4.2.2 Snelheidscontroles.

4.2.4.5 Infrastructuur en voorzieningen

4.2.4.5.1 Actieplan gedeelde mobiliteit

In het kader van vooropgestelde doelstellingen heeft Autodelen.net i.o.v. stad Bilzen een actieplan gedeelde mobiliteit uitgewerkt. Dit plan werd in juni 2022 goedgekeurd door de gemeenteraad. Het doel van dit plan is om concrete maatregelen naar voren te schuiven die ervoor moeten zorgen dat op korte (2024) en lange (2030) termijn deelmobiliteit naar een hoger niveau wordt getild in de stad Bilzen. Daarnaast draagt dit plan aan de doelstellingen uit het Lokaal Energie en Klimaat Pact. Meer specifiek gaat het over de volgende overkoepelende doelstellingen:

- Tegen 2024 kent 80% van de inwoners het concrete aanbod van gedeelde mobiliteit in Bilzen;
- Tegen 2030 zijn er minstens 32 (koolstofvrije) toegangspunten voor deelsystemen, verspreid over de verschillende deelgemeenten, zoals opgenomen in het Lokaal Energie- en Klimaatpact: per 1.000 inwoners 1 'toegangspunt'¹³ voor een (koolstofvrij) deelsysteem tegen 2030. De doelstelling betreft ook multimodale deelsystemen. Gemiddeld zou een toegangspunt leiden tot 2 deelwagens;
- Tegen 2030 zijn minstens 50% van het totaal aantal deelwagens particulier gedeelde wagens.

Vervolgens worden in het actieplan ook de operationele doelstellingen vastgelegd, waaraan de specifieke acties en uitvoeringstermijnen gekoppeld zijn:

- Bilzen stimuleert de groei van een inclusief aanbod van gedeelde mobiliteit in de stad;
- Bilzen zet in op de installatie van mobipunten;
- Gedeelde mobiliteit wordt geïntegreerd bij woningbouwprojecten;
- Gedeelde mobiliteit wordt opgenomen in het stedelijke parkeerbeleid;
- Het gedeeld vervoer is duurzaam;
- Bilzen informeert en activeert inwoners, bedrijven en intermediairen m.b.t. gedeelde mobiliteit;
- Bilzen stelt een centrale coördinator aan voor het autodeelbeleid.

De stad Bilzen legt volgende locaties vast om het aanbod aan deelwagens uit te bouwen. Deze lijst is niet limitatief, afhankelijk van de noden en ontwikkelingen kunnen de nieuwe locaties worden aangeduid en ontwikkeld:

¹³ Een toegangspunt is te interpreteren als toegang tot een deelwagen. Concreet kan dit zowel gaan over vaste standplaatsen als de aanwezigheid van een deelwagensysteem (kan ook free floating en peer-to-peer systemen zijn) in de omgeving.



- Bilzen: Brugstraat, Korenstraat, Korenbloem, Klokke, Schureveld, Broederschoolplein, Ganshof, RUP Zeeppstraat, Kimpel, RUP Tabaart, site TISJ (toekomstig RUP);
- Merem: Bivelenhof fase 3, Cordium Bivelenhof, station (zijde Merem);
- Schoonbeek en Beverst: Zonhoeve, Sint Gertrudisplein, Schoonbeek kerk, Cordium Schoonbeek;
- Munsterbilzen: Waaierplein;
- Eigenbilzen: Dorpsstraat – kerk;
- Spouwen: mobipunt.

Momenteel biedt het Bilzense stadsbestuur het autodelen via een private aanbieder. De eerste deelwagens werden geplaatst aan Jazz Bilzenplein en Hospitaalstraat (Sociaal Huis Ganshof). Het doel is om op korte termijn het aanbod uit te bouwen tot 5 deelwagens, en op langere termijn in iedere deelkern een deelwagen te voorzien. Autodelen.net helpt ook particuliere autodeelgroepen in Bilzen opstarten en biedt hun onder andere een autodeelverzekering, reservatiekalender en standaardcontracten. Sinds 2024 heeft Bilzen zich ook ingeschreven in de Green Deal Deelmobiliteit en Wonen (initiatief van VVSG, BVS Netwerk Duurzame Mobiliteit en Autodelen.net).

De Green Deal Deelmobiliteit en Wonen schuift de volgende algemene doelstellingen naar voren:

1. Het faciliteren van kennisuitwisseling tussen diverse stakeholders (o.a. lokale overheden, aanbieders van gedeelde mobiliteit, projectontwikkelaars, sociale huisvestingsmaatschappijen, kennisinstellingen, enz.);
2. De toegang tot gedeelde mobiliteit verhogen in bestaande woonomgevingen en nieuwbouwprojecten in Vlaanderen;
3. Het in kaart brengen van juridische en praktische obstakels die een succesvolle integratie van gedeelde mobiliteit in woonomgevingen bemoeilijken;
4. Het aantal (actieve) gebruikers van gedeelde mobiliteit in Vlaanderen verhogen;
5. De bekendheid van het concept gedeelde mobiliteit in Vlaanderen verhogen;
6. Het aanbod van elektrische deelmobiliteit in bestaande woonomgevingen en nieuwbouwprojecten in Vlaanderen verhogen.

4.2.4.5.2 Laadinfrastructuur

De visie op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt opgesteld in de nota publieke laadinfrastructuur: er zullen publieke laadpalen geplaatst worden op vraag van het bestuur op strategische locaties. Daarnaast zullen vragen naar laadpalen op strategische locaties van burgers onderzocht worden alsook de aanvragen binnen het principe paal volgt wagen.

Alsook bij de uitrol van de (elektrische) deelwagens in Bilzen zal beroep gedaan worden op de publieke laadinfrastructuur met als doel zoveel mogelijk elektrische deelwagens te voorzien.

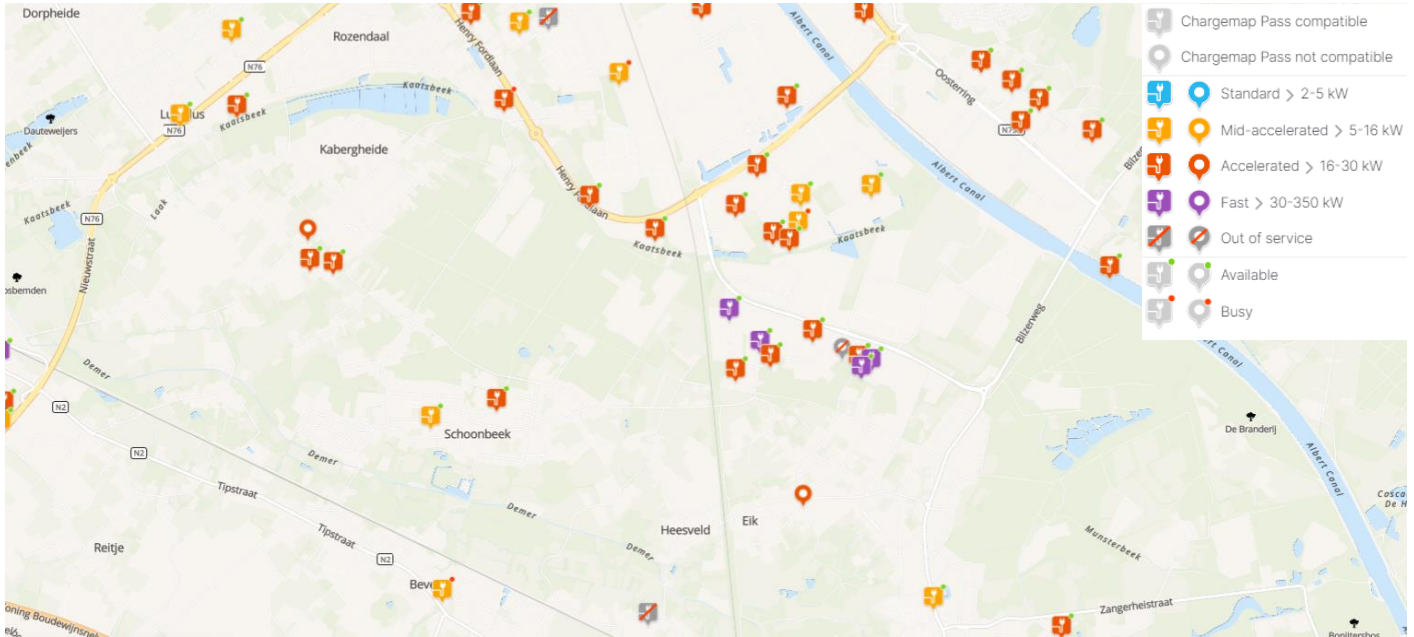
Daarnaast laat Bilzen niet toe dat er private laadpalen worden geplaatst ter hoogte van een publieke parkeerplaats van of aan een woning. Hiervoor verwijzen we door naar het principe paal volgt wagen of de reeds aanwezige publieke laadpalen in de omgeving. Dit met volgende redenen:

- Privatisering van publieke parkeerplaatsen;
- Toegankelijkheid van het openbaar domein.

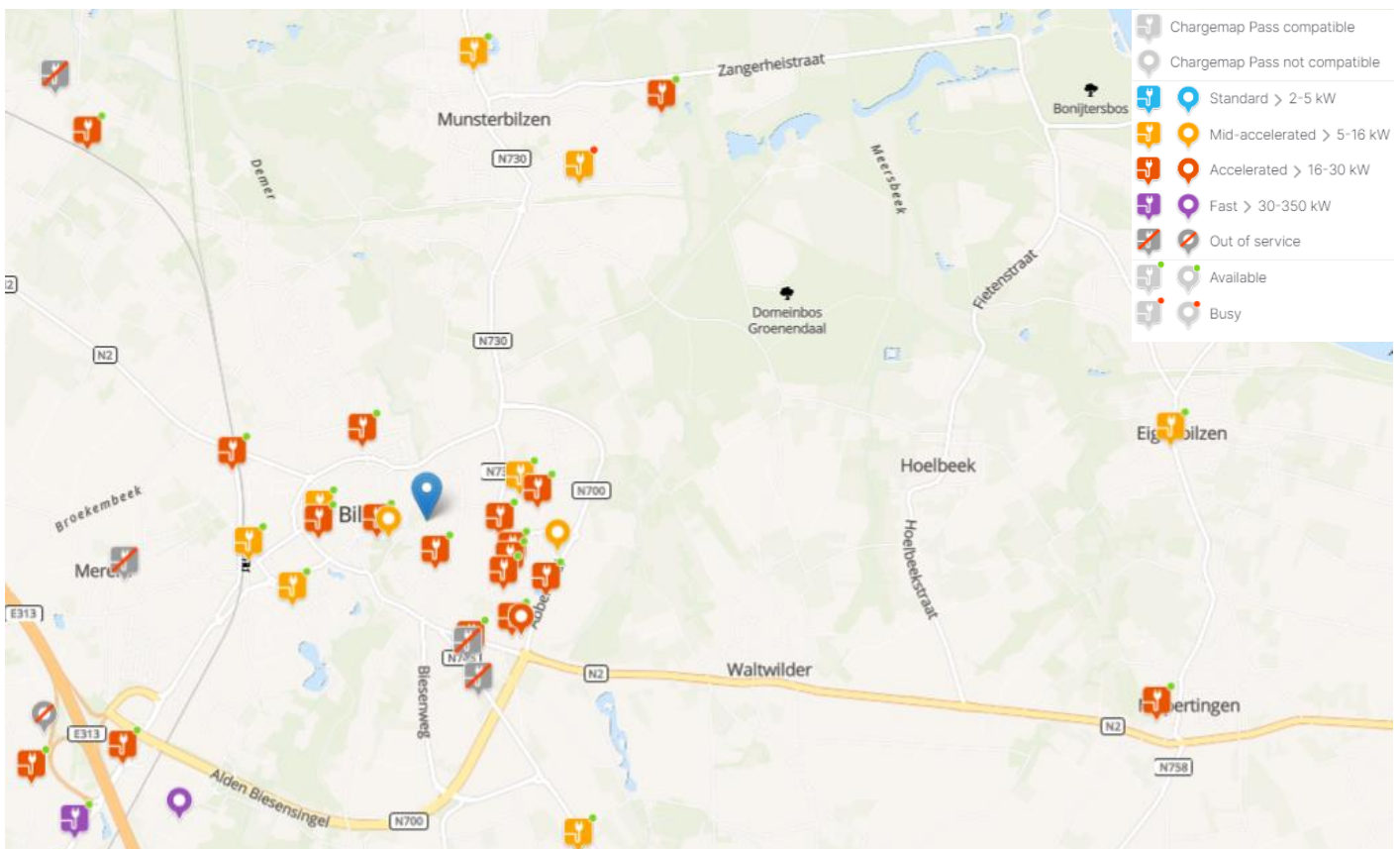
Verder heeft de stad Bilzen verschillende laadpalen voor elektrische voertuigen¹⁴. Er staan laadpalen op de parking aan de Eikenlaan aan de kant van de Wijsstraat, op de parking aan het station, op het Broederschoolplein in Bilzen, op de parking van het Waaierplein in Munsterbilzen op het Sint-Gertrudisplein in Beverst en op het kerkplein in Schoonbeek. Ook het kerkplein van Martenslinde en het kerkplein van Mopertingen werden recent uitgerust met dergelijke laadpaal. De stad voorziet ter hoogte van de oplaadpunten een parkeerplaats die exclusief bedoeld is voor elektrische voertuigen. Op de parking aan Alden Biesen staan er eveneens 3 laadpunten voor elektrische wagens.

De laadcapaciteit voor elektrische wagens in Bilzen groeit maand na maand fors. De locaties van laadinfrastructuur op het moment van het schrijven (anno 2024) worden weergegeven op de volgende figuren:

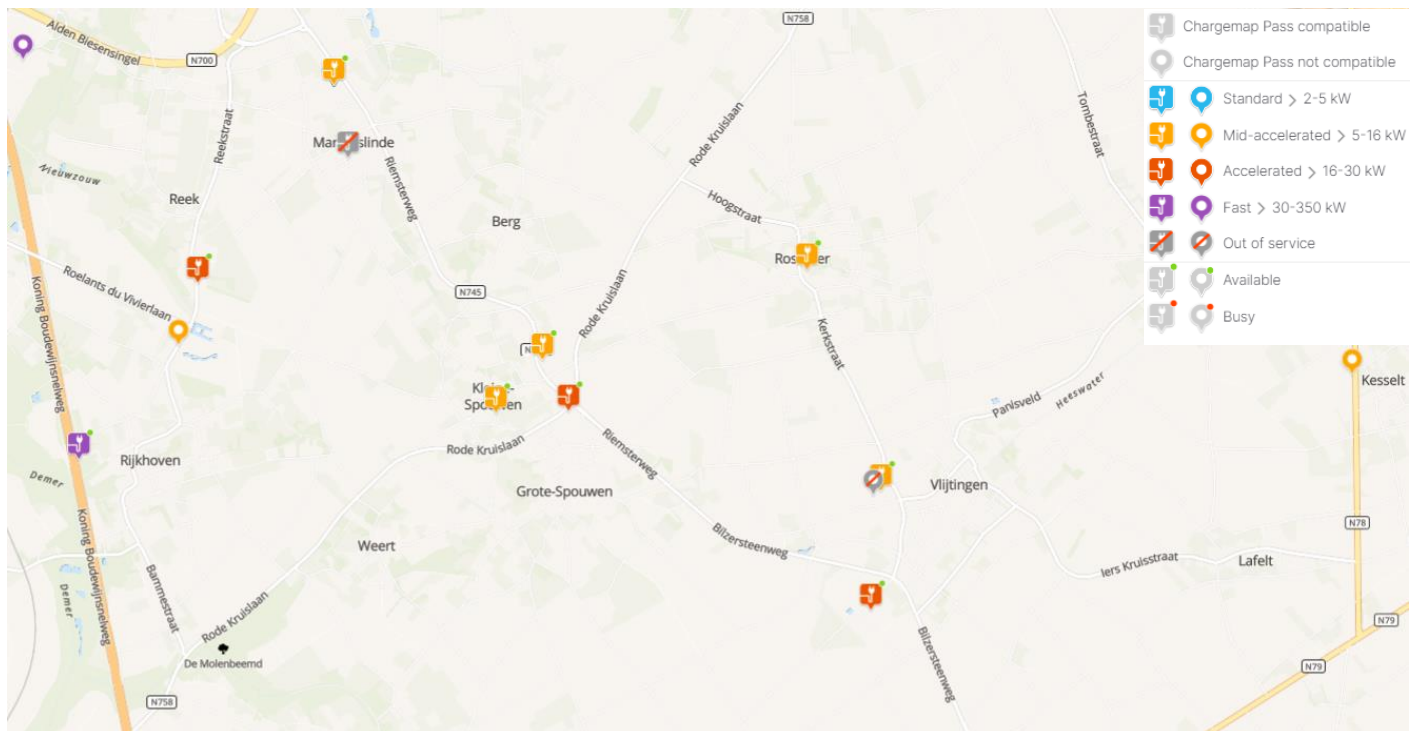
¹⁴ Stand van zaken op het moment van schrijven. Gezien een snelle uitrol van laadinfrastructuur is de informatie snel achterhaald



Figuur 4-35: Locaties laadinfrastructuur Beverst en Schoonbeek (<https://chargemap.com/map> september 2024)



Figuur 4-36: Locaties laadinfrastructuur Bilzen-centrum, Munsterbilzen, Hoelbeek, Eigenbilzen, Waltwilder en Mopertingen (<https://chargemap.com/map> september 2024)

Figuur 4-37: Locaties laadinfrastructuur Rijkhoven, Martenslinde, Kleine Spouwen, Grote Spouwen, Rosmeer en Hees (<https://chargemap.com/map> september 2024)

4.2.4.6 Bewegwijzering en signalisatie

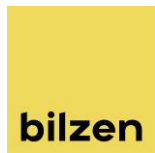
Bewegwijzering en signalisatie spelen een belangrijke rol bij een uniforme weginrichting, duidelijkheid en verkeerssturing. Op sommige locaties is er echter een overvloed aan verkeersborden waardoor de leesbaarheid van de (verkeers)situatie onder druk komt te staan. Minder verkeersborden op de juiste plaatsen helpen om meer eenduidigheid en eenvoud krijgen in de bewegwijzering en zorgen voor een overzichtelijker en veiliger wegbeeld.

Voor gewestwegen werd door het Agentschap Wegen en Verkeer het dienstorder [MOW/ AWW/ 2018/ 04](#) uitgebracht om de regelgeving over de bewegwijzering op te frissen en verduidelijken. Alle bestaande verkeersborden worden afgetoetst aan deze regelgeving: de borden die niet stroken met de regels worden simpelweg verwijderd.

Ook op de gemeentelijke wegen is het wenselijk om met de (plaatsing van de) verkeersborden en andere elementen zoals voorrangregelingen op een systematische manier om te gaan. De nadruk mag echter niet alleen liggen op de bewegwijzering voor het gemotoriseerd verkeer. Met de aanwezigheid van verschillende fietsnetwerken wordt het noodzakelijk om ook de bestaande fietssignalisatie grondig te screenen en te optimaliseren. Fietsers dienen de meest directe route naar de verschillende attractiepolen te vinden, incl. de informatie over de locatie van fietsherstelpunten, fietsenstallingen enz.

Verder is het belangrijk om de bewegwijzering met betrekking tot de onderstaande aspecten op een uniforme manier uit te werken:

- Routing/ wayfinding wandelassen (hoofdstuk 4.2.1);
- Parkeerrouting;
- Aanduiding industriezones/ vrachtrouwing;
- Aanduiding recreatie en toeristische plekken.



4.2.4.7 Verkeersveiligheid

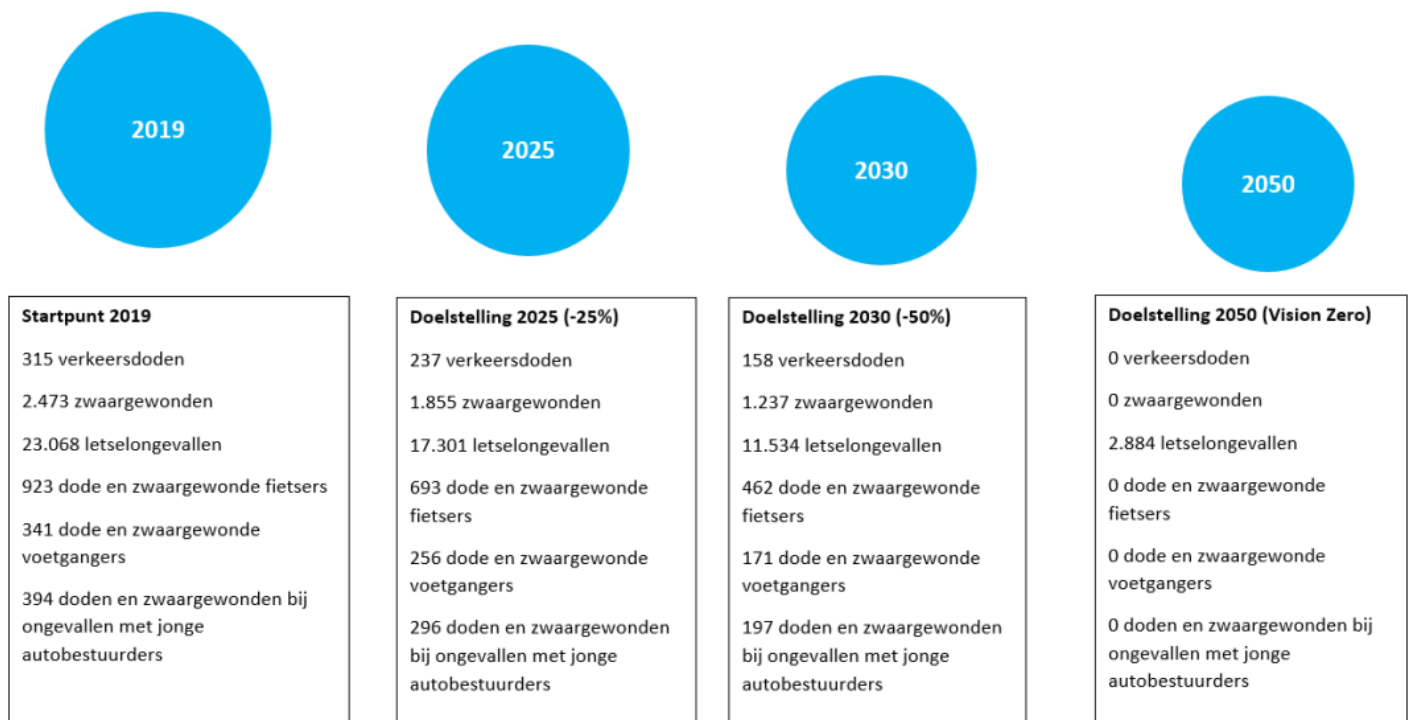
Stad Bilzen streeft naar een transportsysteem zonder verkeersslachtoffers op het gebied van verkeersveiligheid. Vision ZERO vormt een belangrijke doelstelling: het aantal verkeersongevallen moet aanzienlijk afnemen en er mogen tegen 2050 geen dodelijke of zwaargewonde slachtoffers meer zijn. Hierbij ligt de nadruk met name op de actieve vervoerswijzen, namelijk voetgangers en fietsers.

Bilzen streeft ernaar om deze doelstelling te bereiken door een combinatie van diverse maatregelen te introduceren, zowel op het gebied van infrastructuur, beleid als ondersteuning:

- Het wegwerken van ontbrekende schakels en het waarborgen van de continuïteit van diverse netwerken;
- Het realiseren van duidelijke en overzichtelijke infrastructuren voor alle weggebruikers: uniforme inrichtingsprincipes, consistente snelheidsbeperkingen, uniforme bewegwijzering en signalering;
- Het algemeen vertragen van het verkeer door de uitbreiding van 30 km/u zones en autoluwe gebieden;
- Het weren van doorgaand/ sluipverkeer uit kernen, woongebieden en schoolomgevingen;
- Het aanpakken van gevaarlijke locaties en conflictgebieden;
- Voortdurende monitoring, analyse, rapportage en opvolging van ongevalsgegevens (in samenwerking met de lokale politie);
- Voortdurende inspanningen op het gebied van bewustmaking, informatievoorziening en educatie van de bevolking.

Doelstellingen vision ZERO

Op Vlaams niveau wordt deze ambitie in een aantal streefcijfers uitgezet:



Figuur 4-38: Streefcijfers vision ZERO (Verkeersveiligheidsplan 2021 – 2025)

Volgens de cijfers van de geregistreerde ongevallen in Bilzen in de periode van 2018 t.e.m. 2022 gebeurden er 10 ongevallen met doden en 102 ongevallen met zwaargewonden slachtoffers. Er moeten bijgevolg nog inspanningen te gebeuren om deze cijfers verder af te bouwen en naar 0 te brengen.

Opsomming acties B.4

- B.4.1 Consistente vormgeving van wegen per categorie conform de nieuwe ontwerpprincipes:
 - a. Bij de geplande (her)aanleg/ onderhoud van een weg;
 - b. Bij de wijziging van de wegcategorie van gewestwegen: huidige secundaire wegen die worden gedowngraded tot lokale ontsluitingswegen:
 - N2 vanaf de rotonde Hasseltsepoort tot de gemeentegrens Diepenbeek;
 - Taunusweg;
 - N730-Tongersestraat vanaf de rotonde aan het op- en afrittencomplex tot de rotonde Eikenlaan;
 - N758-Rode Kruislaan;
 - c. Bij de wijziging van de wegcategorie overige wegen (acties A.3.7 – A.3.10);
- B.4.2 Realisatie doortocht Beverst;
- B.4.3 Realisatie streefbeeld Taunusweg;
- B.4.4 Voeren van uniform snelheidsbeleid, volgens de principes uit het snelheidsplan van stad Bilzen:
 - a. 20 km/u in de woonerven (verkeersbord F12a);
 - b. 30 km/u in geselecteerde woon- en leefbuurten, Bilzen-centrum (fietszone), fietsstraten en schoolomgevingen (o.b.v. de participatieve aanpak 2023-2024 en het snelheidsplan van stad Bilzen);
 - c. 50 km/u op de overige gemeentelijke wegen en een deel van de gewestwegen (BIBEKO, doortochten...);
- B.4.5 Bepalen van snelheidsmilderende maatregelen op de straten met het snelheidsregime van 50 km/u;
- B.4.6 Monitoring en evaluatie van reeds gerealiseerde trajectcontroles;
- B.4.7 Afwegen van de uitbreiding van de huidige trajectcontroles volgens het bestaande kader en beleidsvisie rond snelheden;
- B.4.8 Participatief uitrol van het nieuwe circulatieplan Bilzen-centrum volgens de 4 stappenplan. Na elke stap wordt de verkeerssituatie geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd;
- B.4.9 Uitrol van actieplan gedeelde mobiliteit;
- B.4.10 Uitbouw laadinfrastructuur elektrische voertuigen:
 - a. Uitbouw van laadinfrastructuur voor elektrische (deel)voertuigen, volgens de principes uit de nota publieke laadinfrastructuur;
 - b. Opvolgen van aanvragen 'paal volgt wagen' alsook private initiatieven van bedrijven en particulieren in het kader van de vastgestelde principes;
 - c. Inzetten op publieke (snel)laadinfrastructuur;
 - d. Inzetten op strategische locaties, zowel voor normaal als (ultra)snel laden;
 - e. Actief volgen van de concessie vanuit de DMOW;
- B.4.11 Inventarisatie en optimalisatie van een aantal verkeersborden, met verkeersbordendatabank als tool;
- B.4.12 Heraanleg van doortochten i.f.v. verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid:
 - a. Doortocht Munsterbilzen;
 - b. Doortocht N2 Holt/ Beverst;
- B.4.13 Verhogen van verkeersveiligheid door middel van:
 - a. Het wegwerken van ontbrekende schakels en het waarborgen van de continuïteit van diverse netwerken;
 - b. Het realiseren van duidelijke en overzichtelijke infrastructures voor alle weggebruikers: uniforme inrichtingsprincipes, consistente snelheidsbeperkingen, uniforme bewegwijzering en signalering;
 - c. Het algemeen vertragen van het verkeer door de uitbreiding van 30 km/u zones en autoluwe gebieden;
 - d. Het weren van doorgaand/ sluisverkeer uit kernen, woongebieden en schoolomgevingen;
 - e. Het aanpakken van gevaarlijke locaties en conflictgebieden;
 - f. Voortdurende monitoring, analyse, rapportage en opvolging van ongevalsgegevens (in samenwerking met de lokale politie);
 - g. Voortdurende inspanningen op het gebied van bewustmaking, informatievoorziening en educatie van de bevolking;
- B.4.14 Opmaak van een bermenplan, rekening houdend met de weginrichting (visie voetgangersbeleid) en doelstellingen m.b.t. het klimaat/ vergroening;
- B.4.15 Bewegwijzering met betrekking tot de onderstaande aspecten op een uniforme manier uit te werken:
 - a. Routing/ wayfinding wandelassen (actie B.1.6-c);
 - b. Bovenlokale (Provincie Limburg) en lokale fietsroutes;
 - c. Voorrangsregelingen op lokale wegen;
 - d. Parkeerroutering;
 - e. Aanduiding industriezones/ vrachtroutering;
 - f. Aanduiding recreatie en toeristische plekken.

4.2.5 B.5 Parkeerbeleid

Aanpassingen van het beleid 2010

Het beleidsplan van 2010 ging uit van het stand-still principe wat betreft het parkeergebeuren in Bilzen-centrum. Niettemin streefde de stad naar een hogere rotatie van de beschikbare parkeerplaatsen via de bijgestelde parkeerduurbeperingen. Gelet op het feit dat de stad regelmatig geconfronteerd werd met hoge bezettingsgraden, die op een zaterdag tot boven de 100% opliepen, koos het toenmalige stadsbestuur ervoor om de omvang van het beschikbaar aantal parkeerplaatsen in het centrum als ook de vigerende parkeerregimes, vooralsnog niet te wijzigen.

In het nieuwe beleid blijft stad Bilzen achter globale parkeervisie anno 2010 staan, met name gratis parkeren in Bilzen met een sturend parkeerbeleid aan de hand van blauwe zones. Deze visie wordt in dit mobiliteitsplan verder aangescherpt binnen het kader van een gebiedsgerichte regionale parkeerstrategie, zoals bepaald in het Regionaal Mobiliteitsplan van Vervoerregio Limburg. Volgens deze strategie vormt het parkeerbeleid een krachtig instrument om het gebruik van de wagen te ontmoedigen. Dit met als doel om de transitie naar een duurzamere modale verdeling van 60/40 te bevorderen en het aantal voertuigkilometers met 15% te verminderen tegen 2030. Om ook vanuit het parkeren richting deze doelstellingen te werken focust stad Bilzen zich op de volgende speerpunten:

- **Sturend parkeerbeleid:** Bilzen streeft naar een sturend parkeerbeleid, waarbij het gratis parkeren wordt gecombineerd met parkeerduurbeperingen in zowel Bilzen-centrum als in de overige kernen (specifieke visies met betrekking tot parkeren in Bilzen-centrum en parkeren in de overige kernen worden hieronder beschreven). Deze parkeerduurbeperingen vormen een essentieel onderdeel van het strategische parkeerbeleid.

De sturing omvat zowel variabele parkeerduurbeperingen (tussen 1 uur, 2 uur, 3 uur of 4 uur) als de uitbreiding van zones met parkeerduurbeperingen. Voortdurende opvolging en evaluatie spelen een belangrijke rol bij het identificeren van de uitbreidingsgebieden en het bepalen van passende tijdsduurbeperingen.
- **Duurzaam parkeerbeleid:** Bilzen streeft naar een duurzaam parkeerbeleid door o.a. te focussen op herbestemming van parkeerterreinen en -faciliteiten, en door flexibel in te spelen op veranderende parkeernoden in relatie tot de omgeving. Het herzien of verwijderen van parkeerplaatsen als onderdeel van herinrichtingsprojecten, vergroeningsinitiatieven en bezettingsanalyses vormt hier een essentieel onderdeel van. Het opstellen van een langetermijn visie zal bijdragen aan het waarborgen van duurzaam parkeerbeleid.
- **Parkeerbeleid ter bevordering van modal shift** door o.a. het herbestemmen of opheffen van parkeerplaatsen ten gunste van verbeterd fietscomfort en fietsenstallingen, en het vrijmaken van ruimte voor deelauto's op openbare parkeerterreinen.

Sensibilisering en communicatie spelen een belangrijke rol in een parkeervisie, vooral bij het sturen van mensen richting de modal shift. Door actief te informeren over het doel van parkeerbeleid, duurzame mobiliteitsalternatieven en de voordelen daarvan, kunnen burgers worden aangemoedigd om bewustere keuzes te maken. Het delen van inzichten over de impact van individuele (korte) verplaatsingen op het milieu en de leefbaarheid kan mensen inspireren om vaker te kiezen voor milieuvriendelijke vervoerswijzen zoals fietsen, openbaar vervoer of deelmobiliteit (voor meer details wordt verwezen naar het hoofdstuk 4.3.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen).

Deelmobiliteit

Stad Bilzen zet in op deelmobiliteit om het parkeergebeuren toekomstbestendig te organiseren in functie van de duurzame mobiliteitstransitie. Deelmobiliteit bevordert de verschuiving van bezit naar gebruik, waarbij het delen van voertuigen en vervoersmiddelen centraal staat. Hiermee wil de stad niet enkel een antwoord bieden op de toenemende parkeervraag maar wil ze ook een duurzamere modale shift realiseren, de CO₂-uitstoot verminderen, de combimobiliteit ondersteunen en meer kwalitatieve ruimte creëren.

Gemiddeld zorgt een gedeelde wagen voor het verdwijnen van 4 tot 12 privéwagens. Daardoor komt er meer ruimte vrij voor fietsenstallingen, parken, speeltuinen, ontmoetingsruimten.... De druk op de beschikbare ruimte vermindert en het aanbod aan groene en sociale ruimten toeneemt, wat leidt tot een meer duurzame en leefbare omgeving. Het is echter belangrijk op te merken dat de mate waarin gedeelde mobiliteit leidt tot het

verdwijnen van individuele auto's sterk afhangt van de adoptiegraad van dergelijke diensten en andere factoren zoals de beschikbaarheid van duurzamere alternatieven.

Deelmobiliteit wordt structureel opgenomen in het stedelijke parkeerbeleid met deelwagens op de publieke parkings en geïntegreerd bij woningbouwprojecten. Hierbij wordt rekening gehouden met de nodige infrastructuur (vb. laadvoorzieningen) en de inpassing hiervan binnen de stedelijke en ruimtelijke context van de omgeving.

Parkeren in Bilzen-centrum

Het streefdoel is om het stadscentrum zowel bereikbaar als leefbaar te houden. Dit betekent dat we streven naar een situatie waarin het centrum goed toegankelijk is, maar waar doorgaand verkeer zoveel mogelijk ontmoedigd wordt. Het nieuwe circulatieplan voor het centrum van Bilzen zal één van de instrumenten zijn om deze doelstellingen te bereiken (hoofdstuk 4.2.4.3 Circulatie Bilzen-centrum).

Gezien de verdichting van het Bilzen-centrum alsook een stijgende parkeervraag, parkeerdruk/ -overlast op bepaalde dagen (bv. wekelijkse markt) wordt het bijstellen van het parkeerbeleid noodzakelijk. Zeker wanneer de keuze wordt gemaakt om het stadscentrum (stapsgewijs) autoluw te maken, waardoor parkeeraanbod in het centrum verminderd zal worden.

De bezettingsgraden van het parkeeraanbod laten toe om een sturend beleid te voeren m.b.t. parkeren. Er wordt gestreefd om niet meer parkeerplaatsen te voorzien dan strikt noodzakelijk. Hierbij richten Bilzen zich specifiek op langparkeren voor bewoners en werknemers. Het parkeren buiten de stadskern of op locaties die niet op de openbare weg zijn gelegen wordt gestimuleerd, zodat het centrum van Bilzen vrij blijft van langparkeerders. Deze aanpak draagt bij aan een vlottere doorstroming van het verkeer en aan een aangename leefomgeving voor alle inwoners. Het herbekijken van de functie en de inrichting van de stadswallen in functie van de actieve modi en omgevingskwaliteit is hierbij van belang. Bij de herinrichting van de wallen zal gekeken worden naar een duurzame en kwalitatieve inrichting van deze stadswallen. De huidige functie van parkeren zal hierbij niet langere primieren, wel de functies voor de actieve weggebruikers met als vertrekpunt de klimaatbestendigheid van onze stad (blauwgroene oplossingen).

Parkeren in de overige kernen

In de deelgemeenten wordt het parkeerbeleid op duurzame wijze aangepakt. Dit omvat het opvolgen van regulerende maatregelen in gebieden waar deze al bestaan (blauwe zones in Eigenbilzen en Munsterbilzen, parkeerduurbeperingen...), en het invoeren van nieuwe maatregelen in dorpen waar nog geen regulering is. Waar nodig wordt een actief sturend parkeerbeleid toegepast, in lijn met de overkoepelende parkeervisie.

Daarnaast wordt er ook actief ingezet op deelmobiliteit en het creëren van fietsenstallingen om alternatieve vervoerswijzen te stimuleren en de leefbaarheid van de dorpen te bevorderen.

Fietsparkeren

Fietsparkeren speelt een belangrijke rol in het bevorderen van duurzame mobiliteit en het creëren van leefbare en veiligere omgevingen. Door voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen te bieden (naast het bestaande stallingsaanbod), wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

Stad Bilzen werkt aan het Masterplan Fietsenstallingen om de principes voor fietsparkeren mee in het parkeerbeleid te integreren. Daarin worden volgende aspecten opgenomen worden: stallen van fietsen voor bewoners (veilig, overdekt en afgesloten), veilig stallen van fietsen aan mobiliteitsknooppunten en overstappunten (bushaltes, hoppinpunten, ...), stallingsvisie in het stadscentrum en stallingsbeleid en normering bij ontwikkelingen.

Voor meer inhoudelijke elementen met betrekking tot fietsparkeren wordt verwezen naar de hoofdstukken 4.2.2.3.1 Fietsen stallen en opladen en 4.2.2.3.2 Deelfietsen.

Monitoring en evaluatie

Over het volledige grondgebied wordt het parkeerbeleid voortdurend opgevolgd, geëvalueerd en aangepast in samenwerking met het parkeerbedrijf verantwoordelijk voor het beheer en de handhaving van het bovengronds en ondergronds parkeren.

4.2.5.1 Stedelijk parkeerbeleid

4.2.5.1.1 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit wordt opgenomen in het stedelijke parkeerbeleid. Het parkeerbeleid is een belangrijk instrument om gedeelde mobiliteit succesvol uit te rollen. Naast het uitgebreid aanbod van deelvoertuigen dient het gebruik ervan gestimuleerd te worden door informerende/ sensibiliserende en sturende maatregelen.

- Informeren en sensibiliseren: om deelmobiliteit zichtbaar te maken kan een mix van verschillende kanalen ingezet worden:
 - Locaties deelmobiliteit zichtbaar maken in de straat;
 - Informatie- en sensibiliseringscampagnes via sociale media, stadsmagazine, autodeelstickers, flyers...
 - Informatie- en sensibiliseringscampagnes via infosessies, autodeelparty....
- Sturen: de shift van private naar deelvoertuigen dient ondersteund te worden door het ontraden van gratis of goedkoop parkeren voor privéwagens in de woonomgeving. Momenteel kent Bilzen-centrum een uitgebreid aanbod aan gratis parkeerplaatsen (o.a. een blauwe zone, randparkings...). Bewoners kunnen gratis een parkeerkaart aanvragen waarmee ze op het openbaar domein kunnen parkeren in het geval als er niet over een parkeerplaats of garage beschikken binnen een straat van 400 m. Echter is deze regeling relatief beperkt: in nieuwbouw wordt het niet toegelaten en bij bestaande woningen wordt het beperkt tot maximum 1 parkeerkaart per gezin. Hier wordt via vergunningen sturend ingegrepen zodat de blauwe zone er is voor de bezoekers van het centrum. Om het succes van deelmobiliteit in de context van Bilzen-centrum te maximaliseren zal de parkeerorganisatie verder worden geoptimaliseerd. Het startpunt hiervoor ligt bij de herziening van circulatieplan Bilzen-centrum: één van de uitgangspunten is het loskoppelen van parkeerclusters en het ontsluiten op afstand (parkings in de rand van het historische centrum). Het 'wegduwen' van parkeervraag vanuit het centrum naar de randen kan net de juiste ruimte geven voor de succesvolle uitrol van deelmobiliteit.

Deelmobiliteit wordt geïntegreerd bij woningbouwprojecten. De ontwikkeling van nieuwe woongelegenheden geeft kansen om deelmobiliteit structureel er in te bouwen. Hierbij is het belangrijk om op vergunningsniveau reeds de richtlijnen op te nemen met betrekking tot de parkeernormen (welke afwijkingen van parkeernormen mogelijk zijn bij het voorzien van deelmobiliteit).

Stad Bilzen engageert zich om:

- Het advies uit de 'Richtlijn omtrent integratie van autodelen in de woonomgeving' op te nemen als aanvulling op het Richtlijnenkader Beoordeling Omgevingsvergunningen betreffende mobiliteit;
- Het aanbod van autodelen bij verschillende projectontwikkelaars op elkaar af te stemmen;
- Een stedenbouwkundige last om het deelmobiliteitsaanbod bij woningbouwprojecten te financieren bij het goedkeuren van bouwvergunningen;
- Telkens samen met de projectontwikkelaars proactief na te denken over de lange termijn integratie van gedeelde mobiliteit in een project of in het openbaar domein, met aandacht voor mobiliteits- en ruimtelijk beleid.

4.2.5.1.2 Parkeeroptimalisatie n.a.v. het nieuwe circulatieplan

Deze thema wordt besproken in het hoofdstuk 4.2.4.3 Circulatie Bilzen-centrum.

4.2.5.1.3 Parkeeroptimalisatie stadswallen

De stadswallen worden op termijn hervormd naar de trage assen rondom het historische centrum. Bij de nieuwe ontwikkelingen in de directe omgeving van stadswallen wordt ruimte voorzien om het parkeren te organiseren zodat de parkeerdruk niet op de wallen moet worden opgenomen. Herorganiseren van parkeren zal tevens kansen/ ruimte bieden voor de verdere opwaardering.

4.2.5.2 Richtlijnenkader beoordeling omgevingsvergunningen voor woningen en woonprojecten, deel mobiliteit, stad Bilzen

Met behulp van dit richtlijnenkader¹⁵ streeft de stad Bilzen ernaar om bij te dragen aan het creëren van een gezonde, aangename, hoogwaardige en duurzame leefomgeving voor zowel de huidige als toekomstige generaties in Bilzen. Ook mobiliteit vormt hierbij een belangrijk onderdeel van.

De stad Bilzen wil met parkeerrichtlijnen voor nieuwe projecten ervoor zorgen dat elk project in haar eigen parkeerbehoefte voorziet en dat de parkeerplaatsen voldoende comfortabel ingericht worden zodat parkeeroverlast op straat beperkt wordt en het gratis parkeren op openbaar domein een occasioneel karakter behoudt. Bij een te hoge parkeerdruk op straat komen immers de berm, het openbaar groen en de zone voor zwakke weggebruikers onnodig onder druk.

De doelstelling kan lokaal bijgesteld worden waar beleidsmatig gestreefd wordt om het autogebruik te beperken, dit kan enkel daar waar er voldoende garanties zijn dat het parkeren niet afgewend wordt op het openbaar domein. Deze keuze is enkel verantwoord in zones waar er voldoende alternatieven zijn/komen voor het autogebruik en indien parkeeroverlast kan vermeden worden (bijvoorbeeld wanneer een voorstel voor duurzaam autodelen gekoppeld wordt aan een aanvraag). Voorstellen zijn te beoordelen per aanvraag, in overleg tussen de aanvrager en de dienst mobiliteit van de stad Bilzen.

De stad Bilzen wenst het fietsgebruik te stimuleren door voldoende en gebruiksvriendelijke fietsstallingen op te leggen bij elk nieuw project. Naast de technische vereisten voor de auto- en fietsparkeerplaatsen, wordt tevens onderscheid gemaakt naar het type woning (nieuwbouw ééngezinwoning, niet-grondgebonden nieuwbouw meergezinwoningen, sociale woningen, ...).

Het richtlijnenkader houdt steeds rekening met deelvoertuigen. Autodelen kan enkel ingevoegd worden in samenspraak/overeenkomst met Stad Bilzen op basis van de criteria zoals opgenomen in de nota 'richtlijn omtrent de integratie van autodelen in de woonomgeving'.

4.2.5.3 Laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur voor het autoverkeer wordt besproken in het hoofdstuk 4.2.4.5.2 Laadinfrastructuur.

4.2.5.4 Fietsparkeren

Fietsparkeren en fietslaadinfrastructuur wordt besproken in het hoofdstuk 4.2.2.3.1 Fietsen stallen en opladen.

4.2.5.5 Vrachtparkeren

Vrachtparkeren wordt besproken in het hoofdstuk 4.2.6.4 Vrachtparkeren.

4.2.5.6 Voetgangersverbindingen van en naar parkings

Voetgangersverbindingen van en naar parkings worden besproken in het hoofdstuk 4.2.1.1 Voetgangersassen.

¹⁵ Richtlijnenkader beoordeling omgevingsvergunningen voor woningen en woonprojecten – [link](#) naar het document

Opsomming acties B.5

- B.5.1 Continu monitoring en evaluatie van boven- en ondergronds parkeren, incl. bijsturing waar en wanneer nodig door middel van tarifiering en abonnementsformules;
- B.5.2 Continu opvolging van het parkeerbeheer (bovengronds, ondergronds en langparkeren) om bezoekers gericht te kunnen sturen en parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te gebruiken, met bijzondere aandacht voor het parkeren tijdens evenementen;
- B.5.3 Gerichte sturing van kortparkeren (Shop&Go) in het kader van de aanwezige handel en capaciteit in de omgeving;
- B.5.4 Opname van deelmobiliteit in het stedelijke parkeerbeleid, incl. flankerende maatregelen (o.a. informeren, sensibiliseren, sturen, ...);
- B.5.5 Integratie van deelmobiliteit bij woningbouwprojecten;
- B.5.6 Uitbouw van het aanbod aan deelwagens op de volgende locaties:
 - a. Bilzen: Brugstraat, Korenstraat, Korenbloem, Klokke, Schureveld, Broederschoolplein, Ganshof, RUP Zeepstraat, Kimpel, RUP Tabaart, site TISJ (toekomstig RUP);
 - b. Merem: Bivelenhof fase 3, Cordium Bivelenhof, station (zijde Merem);
 - c. Schoonbeek en Beverst: Zonhoeve, Sint Gertrudisplein, Schoonbeek kerk, Cordium Schoonbeek;
 - d. Munsterbilzen: Waaierplein;
 - e. Eigenbilzen: Dorpsstraat – kerk;
 - f. Spouwen: Hoppinpunt;
- B.5.7 Verdere uitrol van De Green Deal Deelmobiliteit en Wonen;
- B.5.8 Parkeeroptimalisatie i.f.v. de hervorming van de stadswallen;
- B.5.9 Invoeren van de nieuwe parkeerroutering in Bilzen-centrum bij de uitrol van de nieuwe centrumcirculatie (hoofdstuk 4.2.4.3 Circulatieplan Bilzen-centrum);
- B.5.10 Communicatie m.b.t. parkeermogelijkheden (kort- en langparkeren, parkeren voor mindervaliden...);
- B.5.11 Sturende parkeergeleiding door middel van (dynamische) verkeerssignalisatie.

4.2.6 B.6 Goederenvervoer

Aanpassingen van het beleid 2010

Vrachtgeleidingssysteem

Naast de wegencategorisering wordt er ook voor het zware verkeer een nieuw vrachtrouten netwerk, genaamd het 'vrachtgeleidingssysteem', ontwikkeld zoals uiteengezet in het Regionaal Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Limburg. Dit netwerk dient als fundament voor het verder verfijnen van de vrachtroutes op lokaal niveau. Hierbij wordt rekening gehouden met het bufferplan zwaar verkeer.

Bufferplan zwaar verkeer

In het beleidsplan van 2010 werd het bufferplan zwaar verkeer opgenomen (dd. 12 februari 2007), dat een tonnagebeperking invoert van 3.5 ton in de zone gelegen ten noorden van de N2 en de N700. Binnen de bufferzone wordt geen doorgaand vrachtverkeer toegelaten. Er wordt een uitzondering gemaakt voor het industriegebied Genk-Zuid (de zone Kieleberg langs de Taunusweg valt buiten het bufferplan).

Voor het bufferplan werden in het vorige beleidsplan enkele handhavingsacties gedefinieerd. Op het vlak van bewegwijzering/ routing werden er geen maatregelen gedefinieerd specifiek voor het bufferplan, alleen i.f.v. de nieuwe bedrijvenzones en parkeer routes in het stadscentrum. Er is dus geen integraal bewegwijzeringsplan voor de bufferzone.

Het bufferplan duidt de wegen aan waar het doorgaand vrachtverkeer toegestaan is. Echter, er zijn ook enkele doodlopende wegen die eerder als aanrijroutes beschouwd moeten worden aangezien er geen doorgang mogelijk is (bv. Abbendaal). Door dergelijke 'doodlopende' routes aan te duiden als doorgaande routes wordt het vrachtverkeer genoodzaakt om verder zelf haar weg te zoeken.

Het huidige functioneren van het bufferplan wordt als niet optimaal beschouwd, wat de noodzaak benadrukt om in het vernieuwde mobiliteitsplan de knelpunten kritisch te evalueren en mogelijke verbeteringen te overwegen. De focus van het nieuwe mobiliteitsplan richt zich op het optimaliseren van de bufferplanwerking, in afstemming met het vrachtgeleidingssysteem. Dit houdt in dat vrachtverkeer efficiënt en rechtstreeks via specifieke routes naar het hoofdvrachtrouten netwerk wordt geleid. De optimalisatie zal tevens plaatsvinden door de implementatie van flankerende maatregelen, die bestuurders ondersteunen en begeleiden bij het kiezen van de juiste routes.

De uitdagingen met vrachtverkeer strekken zich zowel lokaal als over de grenzen van gemeenten uit. Gezien de dynamiek in visies en netwerken binnen het regionaal mobiliteitsplan, is het van belang om eventuele aanpassingen aan het bufferplan in samenwerking met buurgemeenten en partners te onderzoeken. Hierbij is een gecoördineerde aanpak op hoger niveau noodzakelijk, waarbij lokale knelpunten en problemen worden meegewogen.



4.2.6.1 Vrachtgeleidingssysteem

4.2.6.1.1 Bovenlokaal vrachtgeleidingssysteem

De Vervoerregio Limburg heeft een vrachtgeleidingsnetwerk opgesteld voor de vervoerregio. Doorheen Bilzen lopen verschillende soorten vrachtroutes. De E313 behoort tot het hoofdvrachtgeleidingsnetwerk. Dit netwerk biedt het basistraster dat de economische polen onderling met elkaar verbindt en een verbinding maakt met (inter)nationale poorten. Het regionaal netwerk, niet aanwezig in Bilzen, verbindt de logistieke bedrijventerreinen en multimodale logische knopen met het hoofdnetwerk. De N700 (Alden Biesensingel) behoort tot de aanrijroutes. De aanrijroute verzamelt en verbindt het lokale en regionale vrachtverkeer. De N745 tussen de N700 en de N758 behoort in de toekomst ook tot de categorie aanrijroute, zodat de volledige N745 tot deze categorie zal behoren.

In de ruime omgeving van Bilzen liggen verschillende industrie- en bedrijventerreinen die het nodige vrachtverkeer met zich meebrengen. Ten westen van de E313 ligt in Hoeselt een bedrijventerrein. Verder ligt ten noorden van Bilzen het industrieterrein Genk-Zuid en ten zuiden van Bilzen het industrieterrein Tongeren-Oost.

De E313 vormt de belangrijkste vrachtroute op het grondgebied van Bilzen. Daarnaast vormen de Alden Biesensingel (N700) en Riemsterweg (N745) belangrijke aanrijroutes. De Regionale weg N2-Maastrichterstraat wordt niet mee opgenomen in dit vrachtroutenetwerk.

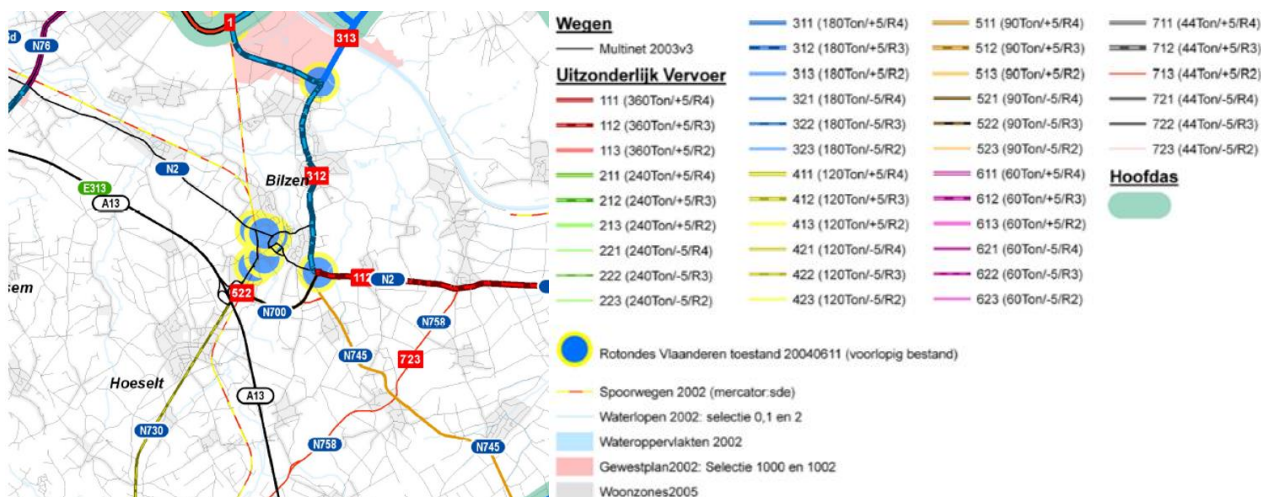
4.2.6.1.2 Lokale aanrijroutes

Bovenlokaal vrachtgeleidingssysteem dient als basis om de vrachtrouthering op lokaal niveau verder te verfijnen. Hiervoor werden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Lokale aanrijroutes sluiten naadloos aan het bovenlokale vrachtgeleidingsnetwerk;
2. Lokale aanrijroutes worden gekoppeld aan bestaande/ geplande bedrijven-/ industrieterreinen en KMO-zones;
3. Gebieden waar het doorgaand vrachtverkeer niet gewenst is worden afgebakend met ANPR (elektronische vrachtwagensluizen). Elektronische vrachtwagensluizen zijn uitgerust met ANPR-camera's die de passerende vrachtwagens detecteren. Hier is het noodzakelijk dat een duidelijke signalisatie de bestuurders op de hoogte brengt van verbod op doorgaand vrachtverkeer. Vrachtvervoer dat als doorgaand wordt beschouwd ontvangt een proces-verbaal. Vrachtvervoer met bestemming binnen de zone (binnen de twee ANPR-camera's) wordt niet beboet.

4.2.6.2 Uitzonderlijk vervoer

In 2005 heeft Vlaanderen een routenetwerk opgemaakt voor uitzonderlijk vervoer. Op het grondgebied van Bilzen zijn er verschillende routes voor het uitzonderlijk vervoer. De Maastrichterstraat (N2) is de zwaarste as en laat uitzonderlijk vervoer tot 360 ton toe. Daarnaast vormt de N730 en Abbendaal een route met een maximaal toegelaten massa van 180 ton. De Alden Biesensingel laat uitzonderlijk vervoer tot 90 ton toe. Ook de N745 vormt een belangrijke vrachtroute, net als de N758. Na de realisatie van de Westelijke Stadsontsluiting wenst Bilzen om de route die momenteel via de rand van het centrum en het station verloopt te verleggen naar de nieuwe randweg.



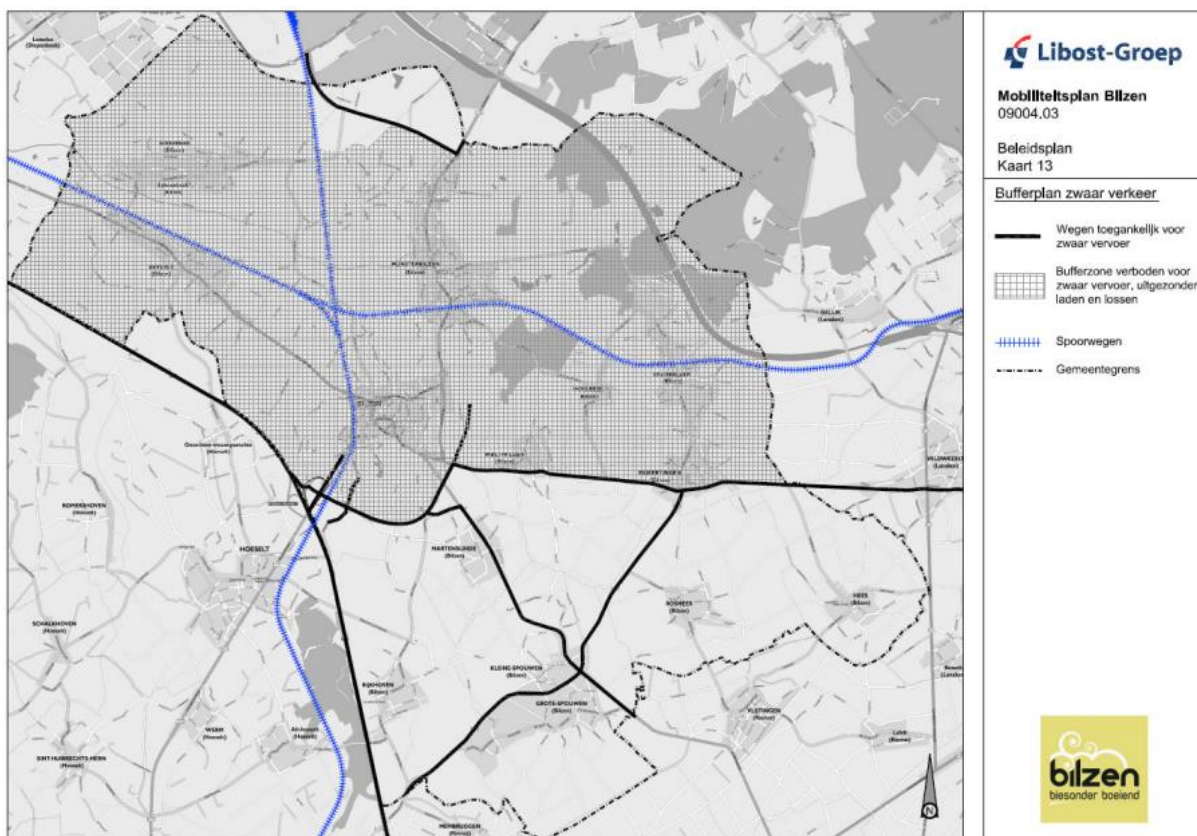
Figuur 4-39: Routenetwerk uitzonderlijk vervoer

4.2.6.3 Bufferplan zwaar verkeer

Het bufferplan zwaar verkeer werd opgesteld met als doel om:

- Het doorgaand zwaar verkeer te weren;
- Het correct gebruik van de wegcategorisering af te dwingen;
- De woonkwaliteit en verkeersveiligheid in de verschillende woon- en dorpskernen van Bilzen te garanderen.

Dit plan behelst het invoeren van een tonnenmaatbeperking van 3,5 ton op gemeente- en gewestwegen gelegen ten noorden van de N2 en de N700 te Bilzen. In het gebied ten noorden van de N2 – Maastrichterstraat en de E313 ten westen van op- en afritcomplex Bilzen – Hoeselt wordt een gewichtsbepanking tot 3,5 ton ingesteld (met uitzondering voor laden en lossen). Er wordt een uitzondering gemaakt voor het industriegebied Genk-Zuid (de zone Kieleberg langs de Taunusweg valt buiten het bufferplan). Het voorgaande impliceert dat zwaar doorgaand verkeer enkel gebruik mag maken van de E313, de N700 de N2 –Maastrichterstraat, de N745Riemsterweg en de N758-Rode Kruislaan.



Figuur 4-40: Bufferplan zwaar verkeer (Mobiliteitsplan Bilzen, 2010)

De vrachtverkeerproblematiek bevindt zich niet enkel op lokaal, maar ook op intergemeentelijk niveau. Rekening houdend met vele visie- en netwerkwijzigingen in het regionaal mobiliteitsplan is het nodig om de mogelijke bijstellingen/aanpassingen van het bufferplan ook samen met de buurgemeenten en andere partners te bespreken. Hierbij wordt best een top-down benadering gehanteerd, rekening houdend met de 'lokale' problematieken en knelpunten.

Op het grondgebied van Bilzen zijn er volgende prioritare gebieden met groot risico op doorgaand vrachtverkeer: doortocht in Munsterbilzen en de N2-Hasseltsestraat richting Diepenbeek (gedowngraded tot een weg van lokaal belang in het RMP). Er zijn in deze gebieden enkele bedrijven aanwezig. Vrachtverkeer dat zich van en naar deze bedrijven begeeft is bestemmingsverkeer (= mag zich binnen het bufferplan bevinden) maar het moet wel gebruik maken van lokale aanrijroutes.

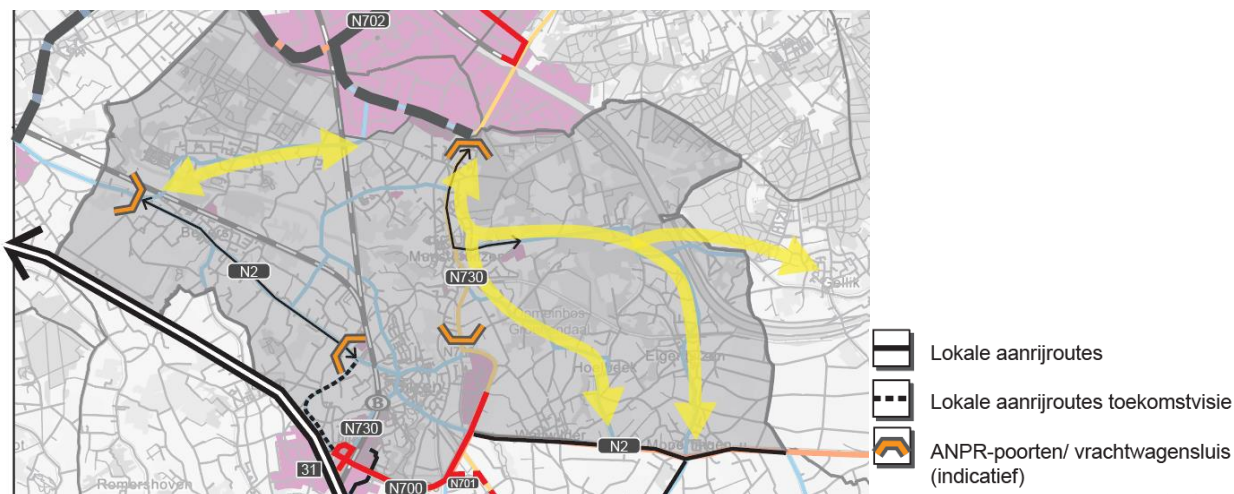
Gezien de aanwezigheid van enkele bedrijven/ KMO-zones langs en in de directe omgeving van deze gebieden is het belangrijk dat de maatregelen om het doorgaande vrachtverkeer te weren gecombineerd kunnen zijn met de lokale aanrijroutes:

bilzen

- Doortocht Munsterbilzen: deze locatie vormt momenteel een vrachtr relatie tussen de bedrijventerreinen Kieleberg en Spelver op lokaal niveau alsook tussen de E313 en E314 op interlokaal niveau. Door het afschermen van de kern van Munsterbilzen zal dit vrachtverkeer verplicht via de bovenlokale vrachtgeleidingsroutes afgewikkeld moeten worden. Vrachtverkeer i.f.v. bedrijven aan de oostzijde van Munsterbilzen (o.a. groengroothandel Peeters) worden geleid via een lokale aanrijroute N730-Waterstraat – Panisstraat.
- N2: deze weg loopt parallel aan de E313 (hoofdvrachtgeleidingsnetwerk) en op het grondgebied van Diepenbeek sluit ze aan op het regionale vrachtgeleidingsnetwerk N76. Dit vormt een potentiële risico op doorgaand vrachtverkeer (het mijden van de E313 in het geval van calamiteiten/ opstoppingen), zeker wanneer de westelijke stadsontsluiting gerealiseerd zal zijn.

In kader van bovenstaande problematiek met betrekking tot het doorgaande vrachtverkeer op de doortochten werd de optie voor de invoering van vrachtwagensluizen op deze verbindingen onderzocht. Hierdoor kwamen vervolgens een aantal lokale routes naar boven waar mogelijks de problematiek van zwaar verkeer naar kan verschuiven.

De aandachtroutes zijn als volgt:



Figuur 4-41: Aandachtspunten mogelijke toekomstige vrachtsluisroutes

Op basis van het onderzoek naar het scenario met de keuze voor vrachtwagensluizen en de neveneffecten die hierbij zouden kunnen ontstaan, werd geconcludeerd dat de bestaande afbakening van het bufferplan ongewijzigd zal blijven alsook de eerder visie hieromtrent zoals vastgesteld in het mobiliteitsplan van 2010.

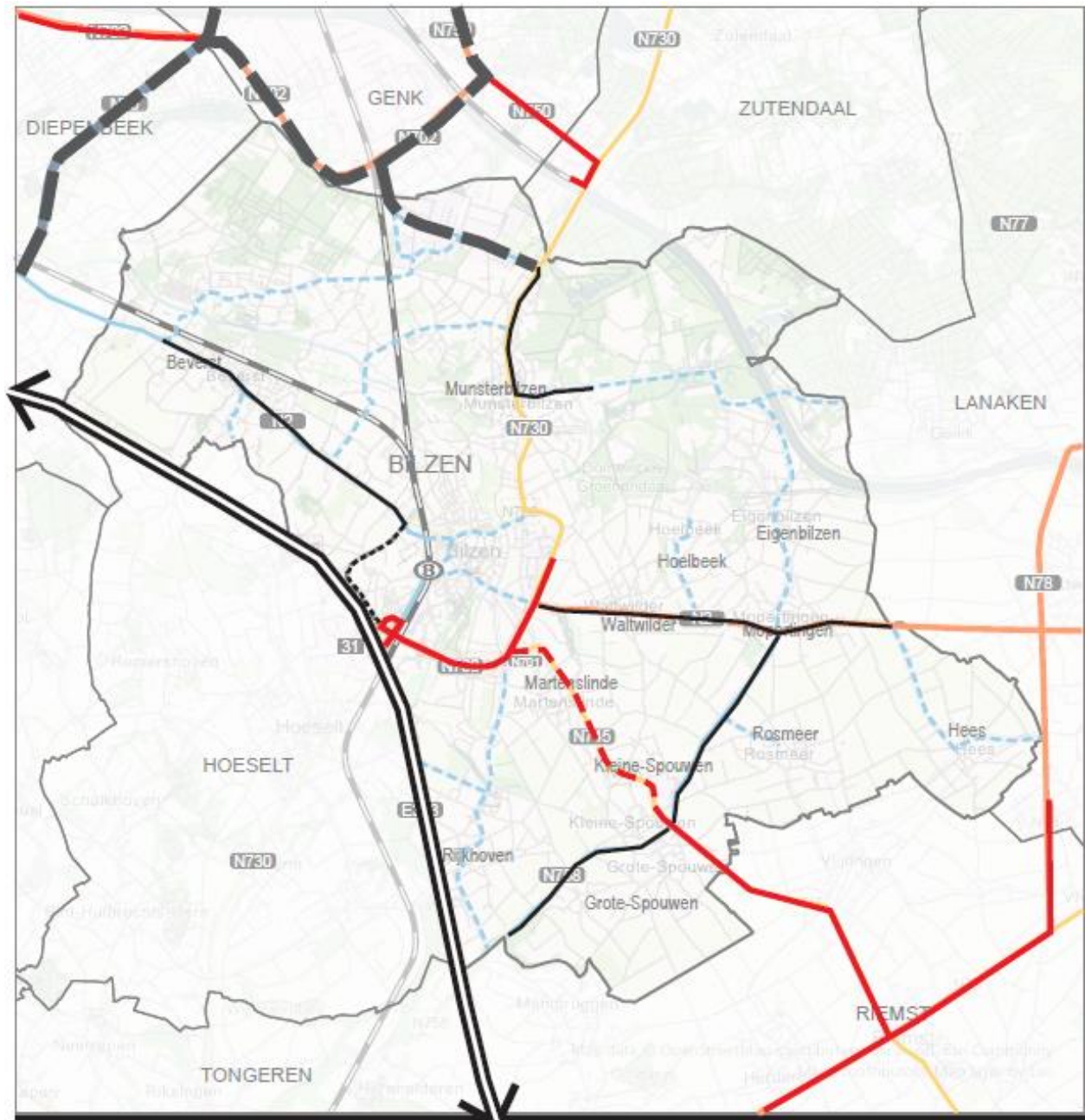
De problematiek van het ongewenste doorgaande verkeer ontstaat vandaag voornamelijk door de onduidelijkheid voor de weggebruikers omtrent de afbakening van de zone, de alternatieve routes en de gewenste lokale routes. Hiervoor zijn volgende acties en verbeteringen noodzakelijk:

- Duidelijke afbakening van de bufferzone aan de randen;
- Bepalen, aanduiden en communiceren van de gewenste lokale routes voor het bestemmingsverkeer;
- Bewegwijzeringen en signalisatie van de alternatieve routes voor het doorgaande verkeer.

Doel van deze verbeteringen en aanvulling van flankerende maatregelen is om het vrachtverkeer zo direct mogelijk naar het bovenlokale vrachtgeleidingsnetwerk te geleiden. De tonnageverboden en de geldende zones dienen bij het binnenrijden duidelijk aangegeven te worden. Aanvullend hierop, dient er bijkomend nog monitoring en evaluatie op regelmatige basis te gebeuren zodat de werking van het bufferplan objectief onderbouwd en opgevolgd kan worden en zodat er tijdig bijgestuurd kan worden indien nodig.

4.2.6.4 Vrachtparkeren

Op het grondgebied zijn verschillende plaatsen om met een vrachtwagen te parkeren (en overnachten). Ten eerste zijn er aan de E313 op de parking Hoeselt-Oost richting Hasselt 10 parkeerplaatsen aanwezig. Ten tweede zijn er op de parking van het Texaco tankstation in de Kapittelstraat 3 parkeerplaatsen aanwezig. In Bilzen zijn enkele parkings aanwezig voor vrachtwagens. De parking van Bruno's op het industrieterrein Genk-Zuid bood in het verleden de grootste capaciteit maar is sinds oktober 2023 niet meer in gebruik.



- | | | |
|--------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Gemeentegrens | Europese Hoofdweg (EHW) | Hoofdvrachtgeleidingsnetwerk |
| Dorpskernen | Vlaamse Hoofdweg (VHW) | Regionaal vrachtgeleidingsnetwerk |
| Bedrijventerreinen | Regionale Weg (RW) | Aanrijroutes |
| | Interlokale Weg (IW) | Aanrijroutes toekomstvisie |
| | Lokale Ontsluitingsweg (LOW) - type A | Lokale aanrijroutes |
| | Lokale Ontsluitingsweg (LOW) - type B | Lokale aanrijroutes toekomstvisie |
| | Te realiseren stadsontsluitingsweg | |
| | Lokale Erftoegangsweg (LEW) | |

Kaart^o 07



Mobiliteitsplan Bilzen | Gewenst vrachtgeleidingsstelsel

bilzen**Opsomming acties B.6**

- B.6.1 Uitwerken van een nieuwe visie bufferplan zwaar verkeer op intergemeentelijk/ regionaal niveau, in overleg met de buurgemeenten en MOW/ AWW;
- B.6.2 Aanpak van ongewenste vrachtroutes binnen het bufferplan:
 - a. Doortocht Munsterbilzen;
 - b. N2-Hasseltsestraat;
- B.6.3 Monitoring en evaluatie van bovenstaande locaties op het vlak van vrachtverkeersintensiteiten;
- B.6.4 Opmaak van een integraal bewegwijzeringsplan voor de bufferzone;
- B.6.5 Vastleggen van de lokale aanrijroutes en communiceren naar bedrijven, KMO's, ...:
 - a. Lokale aanrijroutes sluiten naadloos aan het bovenlokale vrachtgeleidingsnetwerk;
 - b. Lokale aanrijroutes worden gekoppeld aan bestaande/ geplande bedrijven-/ industrieterreinen en KMO-zones;
- B.6.6 Prioriteitenbepaling aan te pakken locaties binnen de risicogebieden voor het weren van (doorgaand) vrachtverkeer
- B.6.7 Vrachtwagenparkeren monitoren en desgevallend sturende maatregelen opnemen en afstemmen met buurgemeenten;
- B.6.8 Inzetten op oplossingen voor vrachtwagenparkeren op eigen terrein door dit proactief mee te nemen in ontwikkelingen, projecten en vergunningen;
- B.6.9 Definiëren van wensroutes voor het vrachtverkeer (voor o.a. ook de bediening van Tongersestraat, Centrumzone, Munsterbilzen kern...);
- B.6.10 Ingrepen om intern doorgaand vrachtverkeer op de niet geselecteerde routes maximaal te vermijden.



4.3 Werkdomein C

Ondersteunende maatregelen

In dit werkdomein wordt het programma voorgesteld van ondersteunende en flankerende maatregelen.

De maatregelen hebben betrekking tot het opzetten van gemeenschappelijke acties, het uitwerken van gemeenschappelijke plannen en het afstemmen van gemeentelijk beleid. Structureel intergemeentelijk overleg is hierbij een cruciaal aspect. Op die manier kunnen de maatregelen op elkaar afgestemd worden, om nadien op een gestructureerde en gefaseerde manier te worden uitgevoerd.

Werkdomein C bestaat uit zes delen:

- C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen
- C.2 Tarifiering
- C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen
- C.4 Handhaving
- C.5 Beleidsondersteuning
- C.6 Monitoring en evaluatie



4.3.1 C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen

4.3.1.1 Schoolvervoerplannen

Een schoolvervoerplan is een totaalaanpak die inzet op vervoersorganisatie, sensibilisering, (mobiliteits)educatie, informatie en infrastructuur, die gebaseerd is op gedetailleerd onderzoek van schoolomgeving (ruimtelijke situering, bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel, verplaatsingsgedrag enz.). Daarnaast, wordt in zo'n plan een overzicht van verschillende knelpunten opgenomen, zowel in de schoolomgeving zelf als op de schoolroutes.

Een schoolvervoerplan bevat tevens een lijst met concrete acties die de school zelf kan nemen in functie van duurzame mobiliteit, veiliger verkeer en goede verkeerseducatie. Actie kan ook het 'aanzetten' zijn van andere organisaties en instanties om acties te ondernemen.

In de afgelopen jaren hebben verschillende scholen in Bilzen een schoolvervoerplan opgesteld:

- De Notelaar – Hoelbeek (2024);
- De Bloesem – Munsterbilzen (2022);
- De Driesprong – Eik (2022);
- De Halte – Martenslinde (2023);
- Scholierke – Kleine Spouwen (2015);
- De Breg – Eigenbilzen (2013);
- Moppies – Mopertingen (2023);
- Rippetip – Beverst (2021);
- Willerke – Waltwilder (2015).

Dienst mobiliteit van stad Bilzen maakt deel uit van de werkgroep voor de opstelling van een schoolvervoerplan. Dit maakt het een interessant instrument om enerzijds de school-specifieke acties mee te bepalen in afstemming met de algemene mobiliteitsvisie uit het mobiliteitsplan (voor een specifieke groep 'schoolkinderen'), en anderzijds om de eventuele nieuwe inzichten/ aandachtspunten te verschaffen. Daarnaast, naar aanleiding het actieplan neemt de school (al dan niet in samenwerking met de andere partners zoals lokale politie) een deel van verantwoordelijkheid op zich (bv. sensibilisatie, educatie, monitoring, ...) wat tot een soort van 'werkverdeling' leidt tussen de diensten en scholen. De stad kan bijgevolg haar aandacht verschuiven naar de uitvoering van andere maatregelen vanuit het stedelijk mobiliteitsplan. Hierbij is het belangrijk dat er de opvolging is vanuit de stad (bv. via een structureel overleg met scholen) m.b.t. de uitvoering van de acties uit een schoolvervoerplan. De stad bewaakt de overkoepelende visie en het uniforme (weg)beeld en legt de link naar het mobiliteitsplan en andere beleidsvisies in en rond de schoolomgevingen.

Bovenstaande schoolvervoerplannen bevatten acties m.b.t. auto-/ parkeerbeleid, waaronder het autovrij maken van de zone voor de schoolpoort, en het parkeerbeleid afstemmen in functie van duurzame mobiliteit (zoveel mogelijk gebruik maken van de bestaande parkings in de buurt van school).

Deze acties geven een duidelijk signaal richting het aanpakken van parkeren in schoolomgevingen. Scholen bevinden zich te midden van levendige omgevingen, waar naast voetgangers ook aanzienlijke aantallen fietsers aanwezig zijn. Hoewel er al stappen zijn ondernomen om de oversteekbaarheid van drukke verkeerswegen te verbeteren, blijven er binnen de schoolomgeving zelf nog vele uitdagingen bestaan. Geparkeerde auto's belemmeren bijvoorbeeld de vlotte doorstroming en verkeersveiligheid van fietsers (en voetgangers), waardoor de focus op parkeervoorzieningen op een grotere afstand van scholen en het handhaven van een autovrije schoolomgeving essentieel is in het beleidsplan.

Bovendien vereist de verfijning van het fietsnetwerk en de bijbehorende infrastructuurverbeteringen actie om het gebruik van fietsen door schoolgaande jeugd te bevorderen. Het is niet alleen aan automobilisten om rekening te houden met fietsers en voetgangers; ook fietsende scholieren moeten worden opgevoed en bewust gemaakt van het belang van veilig en correct gedrag in het verkeer.

Het doel is om voor alle scholen een schoolvervoerplan op te laten maken met een frequentie van 2 scholen per jaar. Prioriteit gaat naar scholen met een dringende verkeersproblematiek alsook scholen waarbij infrastructuurwerken of rioleringsprojecten gepland staan.

4.3.1.2 Bedrijfsvervoerplannen

Bedrijven kunnen hun medewerkers aanmoedigen om duurzame alternatieven te gebruiken voor woon-werkverkeer. Een manier om dit te bewerkstelligen is door het opstellen van een bedrijfsvervoerplan. Bedrijven kunnen namelijk subsidies ontvangen vanuit het Pendelfonds voor het implementeren van duurzame mobiliteitsinitiatieven.

Stad Bilzen engageert zich om bedrijven te ondersteunen om bedrijfsvervoerplannen op te stellen en uit te voeren. Er kunnen met individuele bedrijven, bedrijventerreinen, KMO-zones..., overeenkomsten gesloten worden met betrekking tot zaken zoals ontsluitingsroutes, vrachtontsluiting, bevordering van het gebruik van duurzame vervoerswijzen, gecombineerd vervoer, enz.

4.3.1.3 Evenementenvervoerplannen

Evenementen leiden vaak tot een grote toestroom van verkeer op één locatie. Daarom is het essentieel om vooraf grondig na te denken over maatregelen die genomen kunnen worden om fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Tegelijkertijd dient ook nagedacht te worden over de sturing/parkeervoorzieningen van autoverkeer.

Bij grote evenementen en avondmarkten kunnen speciale pendelbussen worden ingezet. Een voorbeeld hiervan is de wekelijkse woensdagmarkt: op woensdag voormiddag zijn alle bussen van en naar centrum van Bilzen gratis.

Verder is het belangrijk om bij evenementen aandacht te besteden aan toegankelijkheid.

Opsomming acties C.1

- C.1.1 Opmaak van een schoolvervoerplan voor alle scholen in Bilzen:
 - a. Opmaak van prioritering van scholen voor het opstellen van een schoolvervoerplan;
 - b. Begeleiding van scholen bij de opmaak van schoolvervoerplannen met een frequentie van 2 scholen per jaar;
 - c. Opvolging van de uitvoering van de actieplannen;
- C.1.2 Opmaak van algemene visie rond herkenbaarheid en veiligheid in schoolomgevingen;
- C.1.3 Bedrijfsvervoerplannen:
 - a. Bedrijven (blijven) aanmoedigen om een bedrijfsvervoerplan op te stellen;
 - b. Bedrijfsvervoerplan voor stad Bilzen opstellen;
- C.1.4 Inzetten op duurzame mobiliteit bij evenementen (o.a. fietsenparkings);
- C.1.5 Themagerichte acties in kader van duurzame mobiliteit dit zowel voor het interne personeel alsook voor de inwoners, bedrijven en scholen in Bilzen.

4.3.2 C.2 Tarifiering

Financiële maatregelen ondersteunen op hun beurt de overige maatregelen binnen dit mobiliteitsplan.

4.3.2.1 Fiets

4.3.2.1.1 Fietsvergoeding

Het stadsbestuur verstrekt een fietsvergoeding aan haar medewerkers, als voorbeeld voor de inwoners m.b.t. het aanmoedigen van duurzame verplaatsingen. Hierbij kan steeds de nadruk worden gelegd op de ruimtelijke nabijheid van alle activiteiten, zoals wonen, werken en winkelen.

4.3.2.1.2 Fietslease

Stad Bilzen biedt daarnaast de mogelijkheid van fietsleasing aan voor al haar medewerkers.

4.3.2.1.3 Dienstfietsen

Bovendien zijn er op elke locatie (elektrische) dienstfietsen beschikbaar die alle medewerkers kunnen gebruiken voor dienstverplaatsingen.

4.3.2.2 Openbaar vervoer

4.3.2.2.1 OV-vergoeding

Voor zakelijke verplaatsingen kunnen medewerkers een vergoeding voor hun vervoersticket aanvragen. Daarnaast is het mogelijk om een vergoeding te ontvangen voor je OV-abonnement (NMBS of De Lijn) voor woon-werkverplaatsingen.

4.3.2.2.2 OV-tarifiering

Inzake de tarifiering van het openbaar vervoer zijn er de volgende mogelijkheden vanuit De Lijn:

- Gratis voor kinderen < 6 jaar;
- Buzzy Pass (voordeliger tarief) voor leeftijden van 6 t.e.m. 24 jaar;
- Omnipas (gewoon tarief) voor leeftijden van 25 t.e.m. 64 jaar;
- Omnipas 65+ voor senioren.

Aanvullend hierop, biedt stad Bilzen de mogelijkheden om gratis met de bus te reizen tijdens de wekelijkse woensdagmarkt. Dit aanbod geldt voor de flexbus 707 of andere lijnen binnen de grenzen van Bilzen.

4.3.2.3 Parkeren

Met het betrekking tot parkeertarifiering zal stad Bilzen het huidige beleid verder doortrekken. In het kader van de fusie zullen de parkeerreglementen op elkaar afgestemd worden in Bilzen en Hoeselt.

Met het oog op het optimaliseren van de bezetting van parkeerplaatsen op momenten waarop er momenteel vaak nog capaciteit beschikbaar is, overweegt stad Bilzen een tariefaanpassing voor abonnementen. Tijdens marktdagen, zaterdagen en evenementen is de ondergrondse parkeercapaciteit nodig voor bezoekers. Daarom wordt er gestreefd naar een passende synergie op dit gebied.

Opsomming acties C.2

- C.2.1 Verder zetten van de bestaande initiatieven m.b.t. de fiets en openbaar vervoer (fietsvergoeding, fietslease, dienstfietsen, overige fietsvoorzieningen, OV-vergoeding en OV-tarifiering);
- C.2.2 Herziening en aanpassing van parkeerreglementen in het kader van de fusie;
- C.2.3 Aanpassing van parkeertarieven voor abonnementen met als doel het optimaliseren van de parkeeraanbod vs. parkeerbezetting.

4.3.3 C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen

Onderstaande maatregelen zijn gericht op de ondersteuning en aanmoediging van de modale en mentale shift naar duurzame modi. Sensibilisering, educatie en het verstrekken van relevante informatie over diverse netwerken, faciliteiten en projecten spelen een essentiële rol bij het verwezenlijken van deze doelstelling. Specifieke aandacht moet worden besteed aan het juiste gebruik van de diverse netwerken, de mogelijkheden om tussen verschillende vervoerswijzen over te stappen, evenals het verstrekken van informatie over nieuwe trends, zoals fietsdeelsystemen en speedpedelecs.

4.3.3.1 Sensibiliseren

Stad Bilzen heeft reeds diverse initiatieven en campagnes gesteund om de verkeersveiligheid en duurzaam mobiliteit te bevorderen, zoals 'Autoluwe Zondag tijdens kunst op de markt' en 'Mobiliteitsweetjes'. Deze inspanningen kunnen ook samenwerking met scholen, winkeliers, bedrijven en andere partners omvatten. Het blijft essentieel om bewustwording te creëren om de gewenste verandering in het reisgedrag en de mindset te bewerkstelligen. Daarom zal de stad regelmatig nieuwe initiatieven blijven lanceren. De grootste kansen voor modal shift liggen met name op korte afstanden (bv. naar de bakker), die momenteel voornamelijk met de auto worden afgelegd. Campagnes zoals 'Met Belgerinkel naar de Winkel' of haar opvolger 'Zo Dichtbij' kunnen hier een positieve verandering teweegbrengen.

Stad Bilzen zal ook strengere en meer sturende beleidsmaatregelen nemen om inwoners en bezoekers van de stad te stimuleren om zich duurzamer te verplaatsen. Het strenger handhaven van parkeerregels, nieuw circulatieplan in Bilzen-centrum zijn daarbij de voornaamste aandachtspunten.

4.3.3.2 Informeren

Om ervoor te zorgen dat het gekozen beleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen brede acceptatie vinden en daarmee het draagvlak vergroten, is het essentieel om zowel de bevolking als het bedrijfsleven en bezoekers van de stad te informeren over het toekomstige mobiliteitsbeleid van Bilzen voor de komende jaren.

Bij het informeren van de bevolking over alternatieven voor autogebruik (zoals bus, fiets enz.) is het belangrijk om niet alleen de focus te leggen op het aanreiken van volwaardige alternatieven, maar ook om een verandering in mentaliteit teweeg te brengen. Hiervoor zijn aanvullende middelen nodig, zoals het verstrekken van informatie over mogelijke alternatieven en de voor- en nadelen daarvan. In eerste instantie zal deze informatievoorziening plaatsvinden via de twee voornaamste communicatiekanalen: het stadsmagazine en de website van Bilzen.

Naast het verstrekken van algemene informatie over het beleid en de onderliggende principes, zullen de bevolking en bedrijven regelmatig op de hoogte worden gehouden van de resultaten van dit beleid. Concrete en gemakkelijk te begrijpen criteria zullen worden opgenomen (bv. het aantal voetgangers en fietsers op bepaalde assen, het aantal doorgaand autoverkeer in het stadscentrum, ...), zodat het publiek direct kan zien of het gevoerde beleid de doelstellingen bereikt, of in ieder geval in de richting van die doelstellingen werkt.

De stad Bilzen beschikt over een informatiedienst die verantwoordelijk is voor het verzamelen en verspreiden van alle informatie. Dienst mobiliteit voorziet de informatiedienst van alle informatie met betrekking tot mobiliteit en verkeersgegevens die gepubliceerd moeten worden.

4.3.3.3 Onderwijzen

4.3.3.3.1 Schoolgaande kinderen

Gezien het grote aantal scholen in Bilzen is het van groot belang om aanzienlijke inspanningen te leveren op het gebied van educatie en vorming van de jeugd. Er moet veel aandacht worden besteed aan het bevorderen van een gezonde fietscultuur om duurzaam reisgedrag onder de leerlingen te stimuleren. De initiatieven voor educatief materiaal dienen verder te worden uitgebreid. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) biedt verschillende lespakketten aan voor scholen over verkeers- en mobiliteitseducatie. Hierbij moet specifieke aandacht worden besteed aan verkeersgedrag op fietspaden, fietsstraten, het gebruik van elektrische fietsen en het belang van goede fietsverlichting.

Daarnaast biedt de Vlaamse overheid educatief lesmateriaal aan in samenwerking met High Five voor het basisonderwijs. Dit lesmateriaal is ontwikkeld met een speelse en humoristische benadering.



Momenteel organiseert stad Bilzen VERO-lessen op lagere scholen. Er wordt ook dienstoverschrijdend gewerkt samen met sport, senioren, ... om zoveel mogelijk mensen veilig op de baan te krijgen en de modal shift mee in beweging te zetten. Het is dan ook de bedoeling om verder in te zetten op sensibiliseringsinitiatieven en opleidingen.

4.3.3.3.2 Volwassenenonderwijs

Het is ook wenselijk en noodzakelijk om blijvende educatie en bijscholing voor volwassenen te bevorderen. Op deze manier kan het fietsgedrag worden verbeterd door middel van educatie, met de nadruk op veilig gedrag in het verkeer, voorrangsregelingen, snelheidsregimes en andere relevante aspecten.

Aan de hand van noden vanuit de individuele dienst- en hulpverlening worden opleidingen georganiseerd in samenwerking met Open School Limburg-Zuid. Zo worden er per schooljaar 5 lessenreeksen van 10 sessies georganiseerd (vb. 'leren fietsen', 'theoretisch rijbewijs', ...). Dit aanbod kan verder worden uitgebreid naargelang de noden van inwoners.

4.3.3.4 Stimuleren

Duurzame vervoerswijzen moet voortdurend gestimuleerd worden. Een promotiecampagne kan worden opgestart om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen. Voor korte afstanden moet het gebruik van de fiets zeker worden aangemoedigd, bijvoorbeeld door fiscale voordelen voor woon-werkverkeer. Ook lopen moet gestimuleerd worden. Er moet aandacht zijn voor de veiligheid en netheid van fiets- en voetgangersroutes, voldoende fietsenstallingen bij diensten, multimodale knooppunten en winkels. Daarnaast dienen oversteekplaatsen, met name die bij verkeerswegen, voortdurend te worden onderhouden en gecontroleerd op veiligheid.

Het concept van een puntensysteem (bv. High Five) kan worden ingezet om het gebruik van de fiets op scholen te bevorderen, waarbij leerlingen virtuele munten/ punten kunnen verdienen door op een duurzame manier naar school te komen. De verzamelde munten/ punten kunnen de leerlingen vervolgens besteden bij lokale handelaars, marktkramers en kermisexploitanten.

Opsomming acties C.3

- C.3.1 Sensibiliseren: opzetten van campagnes rond verschillende mobiliteitsthema's:
 - a. Verkeersveiligheid: 'BOB', 'Beloofd.be', 'Jouw snelheid, onze veiligheid' ... (i.s.m. VSV – Vlaamse Stichting Verkeerskunde);
 - b. 'Sharing is caring': sensibiliseringscampagnes rond carpoolen, autodelen en fietsdelen;
- C.3.2 Informeren: het regelmatig verstrekken van informatie over mobiliteitsbeleid en de uitvoering van mobiliteitsmaatregelen en -projecten:
 - a. Publicaties op de website van stad Bilzen;
 - b. Publicatie in het stadsmagazine;
 - c. Digitaal mobiliteitsweetje (1x per maand);
- C.3.3 Onderwijzen: inzetten op verkeers- en mobiliteitseducatie voor verschillende lagen van de bevolking:
 - a. Schoolgaande kinderen:
 - Verder zetten van bestaande initiatieven (VERO-lessen);
 - Opleidingsaanbod VSV voor basis en secundair onderwijs bekend maken bij scholen en ondersteuning bieden met de organisatie van dergelijke opleidingen;
 - Opzetten van een beloningcampagne voor duurzame verplaatsingen naar school (bv. High Five);
 - Ondersteunen van initiatieven aangeboden door derden bijv. de provincie; verkeerspark PLOT, sportdienst; fietsbehendigheidsproeven;
 - b. Volwassenenonderwijs:
 - Workshops en bijscholingen organiseren rond verschillende mobiliteitsthema's, bv. dode hoek, opfrissing wegcode, fietsvaardigheid, veilig op de fiets, veilig op speedpedelec, ...;
 - Verderzetten van opleiding 'Leren fietsen';
- C.3.4 Stimuleren: duurzame verplaatsingen continu bevorderen:
 - a. Uitbouw en onderhoud van voetgangers- en fietsinfrastructuur;
 - b. Promotiecampagnes voor meer verplaatsingen te voet, met de fiets en openbaar vervoer;
 - c. Initiatieven om de drempel voor het overstappen naar nieuwe mobiliteitsmodi te verlagen (bv. gratis testrit deelwagen);
 - d. Financiële tussenkomst: verderzetten van gratis gebruik van openbaar vervoer tijdens de wekelijkse woensdagmarkt, bij evenementen en festivals;
 - e. Actieve burgers betrekken bij de visievorming en als klankbord via een ambassadeursrol voor duurzame mobiliteit (fietsambassadeurs, autodelen, ...).

4.3.4 C.4 Handhaving

Handhaving is een essentieel onderdeel van mobiliteitsbeleid, vooral met het oog op het bevorderen van verkeersveiligheid. Bilzen streeft naar een gecoördineerd handhavingsbeleid met aangrenzende politiezones, en naar regelmatig overleg tussen politiezones en betrokken gemeenten.

Prioriteiten bij de handhaving liggen op alle aspecten die betrekking hebben op de veiligheid van de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers), zoals controles op het naleven van de reglementering op fietsstraten, parkeren op voet-/ en fietspaden, verplichte fietsuitrusting enz.

Feiten, die met GAS kunnen worden opgevolgd, worden maximaal opgenomen zodat de stad zelf de prioriteiten kan vaststellen en sneller kunnen reageren. In Bilzen zijn er drietal GAS-reglementeringen van toepassing, nl. 'overlast', 'stilstaan en parkeren' en 'trajectcontroles'.

Ook de controles op parkeren in het stadscentrum, snelheid en de naleving van het bufferplan zwaar verkeer vormen de belangrijke aandachtspunten. Snelheidscontroles moeten een combinatie zijn van aangekondigde en onaangekondigde controles door politiediensten.

4.3.4.1 Overlegstructuur politie

Voor het ontwikkelen van handhavingsstrategieën en het verbeteren van verkeersveiligheid is het belangrijk om een structureel overleg op te zetten tussen de diensten en de politie. Op deze manier kan er regelmatig overleg plaatsvinden, waarbij de resultaten van handhavingscampagnes, analyses van verkeersongevallen enz. kunnen worden besproken. Daarnaast kunnen dergelijke overleggen helpen bij het vroegtijdig identificeren van potentiële knelpunten. Een dergelijk overleg wordt al georganiseerd met een frequentie van 6 tot 8 weken.

4.3.4.2 Controles

4.3.4.2.1 Parkeren in het stadscentrum

Het bestaande handhavingsplan inzake het parkeren in het centrum, blijft onverminderd van toepassing ('Parkeerbeheer'). Handhaving op parkeren gebeurt via een concessiehouder.

Ter ondersteuning van het parkeerbeleid is handhaving essentieel. Naast de verantwoordelijkheden van de politie zal de gemeente onderzoeken of het noodzakelijk of haalbaar is om handhaving eventueel uit te besteden. Prioriteiten hierbij zijn: foutparkeerders, te lang parkeren in de blauwe zone, vrachtwagenparkeren buiten de gestelde zone.

4.3.4.2.2 Snelheidscontroles

Het handhaven van snelheid heeft de hoogste prioriteit en moet een combinatie zijn van zowel aangekondigde als onaangekondigde controles. Met het ambitieuze snelheidsbeleid van stad Bilzen is het essentieel om de naleving van de reeds ingevoerde/ geplande lagere snelheidslimieten te controleren en handhaven.

Er zal minstens één keer per jaar een verslag worden opgesteld met daarin de uitgevoerde snelheidscontroles en de resultaten hiervan. Indien nodig kunnen er extra controles worden uitgevoerd als onderdeel van monitoring. Deze informatie kan vervolgens worden gedeeld met MOW en AWW. Hoewel Bilzen al actief bezig is met de handhaving van snelheidsovertredingen, moet hier ook in de toekomst de nodige aandacht aan worden besteed, bijvoorbeeld door verdere aanpassing van snelheidslimieten, implementatie van trajectcontroles op lokale wegen, politiecontroles, enz.

Snelheidscontroles dienen daar te worden gehouden waar de werkelijk gereden snelheid ver boven de snelheidslimiet ligt. Er zijn in de deelgemeenten verschillende straten waar tijdens de metingen regelmatig te snel gereden wordt. De straten zijn geselecteerd op basis van het aandeel verkeer (20% of meer) dat harder rijdt dan de toegelaten snelheid en op basis van de V85. Het deel van deze straten wordt reeds gecontroleerd via een trajectcontrole (snelheidsplan).

Tabel 4-8: Locaties per deelgemeente met regelmatige snelheidsovertredingen (bron: uitwerkingsnota dd. februari 2024)

Deelgemeente	Locatie regelmatige snelheidsovertreding	Trajectcontrole aanwezig
Beverst	Hertenweg, Laarstraat, St.-Gertrudisplein, Beverststraat	Holt
Bilzen-centrum	Korenstraat, Laakstraat, Meershoven, Onze Lieve Vrouwestraat, Pijpenhof, Rehagestraat, Renfortstraat, Riemsterweg, Spelverstraat, Spurk, Tielemanstraat, Wagenstraat, Winterstraat	Heesveld
Eigenbilzen	Grote Heide, Litsebeek, Vossenkuilstraat, Winkelomstraat	Lochtstraat
Grote Spouwen	Biestertstraat, Papestraat, Rode Kruislaan	-
Hees	Heesstraat, Toekomststraat,	Tombestraat
Hoelbeek	Jonckholtstraat	Hoelbeekstraat
Kleine Spouwen	Riemsterweg, Rode Kruislaan	-
Martenslinde	Bornestraat	-
Merem	Meerbeemdlaan, Merem, Pasweg, Pater Damiaanstraat, Wagenstraat	-
Mopertingen	Maastrichterstraat	Mopertingenstraat, Redemptiestraat
Munsterbilzen	Appelboomgaardstraat, Echellaan, Genkerbaan, Groenendaal, Oude Heidestraat, Oude Tramweg, Panisstraat, Plankenbergstraat, Rietveldstraat, Schietboomstraat, Wijngaardstraat, Zonnelaan, Zutendaalweg	Hoefsmidstraat
Rosmeer	Bandstraat, Kerkstraat	-
Schoonbeek	Appelveldstraat, Grensststraat, Jonkherenbos, Kempenstraat, Molenstraat, Mondeostraat, Palsbosstraat, Schoonbeekstraat	Sint Lodewijkstraat
Rijkhoven	Bornestraat, Kasteelstraat, Kogelstraat, Mondeostraat, Notendreef, Roelants du Vivierlaan	Bammestraat, Reekstraat
Waltwilder	Amelsdorp, Maastrichterstraat, Romeinsestraat	Langstraat

De Stad Bilzen onderzoekt welke snelheidsmilderende maatregelen het best geschikt zijn om op de locaties toe te passen waar de snelheid systematisch te hoog blijft. Het is nodig dat snelheid continu opgevolgd wordt d.m.v. regelmatig controles, handhaving en introductie van passende maatregelen om de snelheid terug te brengen tot het gewenste niveau.

4.3.4.2.3 Bufferplan zwaar verkeer

Daarnaast zal handhaving gericht zijn op het controleren van de naleving van het bufferplan voor zwaar verkeer met de doortochten als prioritaire locaties.

4.3.4.3 Evenementen

Bij de organisatie van evenementen moet verkeersveiligheid in alle opzichten aandacht krijgen. Dit kan worden vormgegeven door het opstellen van veilige alternatieve routes, het regelen van wegomleidingen, het organiseren van openbaar vervoer, en ook door het uitvoeren van extra alcohol- en snelheidscontroles.

Opsomming acties C.4

- C.4.1 Verder zetten van een structureel overleg tussen de dienst mobiliteit en politie (6 à 8-wekelijks);
- C.4.2 Handhaving veiligheid van de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers):
 - a. Controles op het naleven van de reglementering op fietsstraten;
 - b. Controles op het parkeren op voet- en fietspaden;
 - c. Controles op verplichte fietsuitrusting;
- C.4.3 Maximale opname van de feiten die met GAS kunnen worden opgevolgd i.f.v. het stellen van prioriteiten en sneller reageren door de stad zelf;
- C.4.4 Parkeerhandhaving:
 - a. In het stadscentrum (i.s.m. concessiehouder);
 - b. Tegengaan van doordraaien van parkeerschijven;
 - c. Rapportage van parkeerovertradingen;
- C.4.5 Uitvoering en rapportage van snelheidscontroles;
- C.4.6 Structureel aanpak straten met de regelmatige snelheidsovertredingen (prioritering op te stellen op basis van de tabel 4-8);
- C.4.7 Handhaving bufferplan: uitvoering en rapportage van vrachtverkeerovertradingen (tonnagebeperking, vrachtparkeerverbod);
- C.4.8 Continu monitoring en evaluatie van uitgevoerde maatregelen.



4.3.5 C.5 Beleidsondersteuning

4.3.5.1 Mobiliteitsdeskundige

Op dit moment is er in Bilzen een mobiliteitsdeskundige aangesteld. Mobiliteitsdeskundige ondersteunt het beleid en zal hiervoor ook de benodigde middelen krijgen (kennis, budget enz.) en zal toezien op de praktische uitvoering en toepassing van standpunten uit het mobiliteitsplan.

4.3.5.2 GECORO

Minstens eenmaal per jaar (afhankelijk van de behoeften) zal GECORO specifiek gericht zijn op mobiliteit en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid en haar uitvoering. Op deze manier wil Bilzen een beter inzicht krijgen in de maatschappelijke noden. De participatiegraad met betrekking tot mobiliteitsproblematiek wordt hierdoor breed opengesteld. Tijdens de jaarlijkse vergadering wordt een overzicht gegeven van de uitgevoerde mobiliteitsprojecten en worden mobiliteitsknelpunten besproken. Indien nodig kunnen er ook tussentijds agendapunten met betrekking tot mobiliteit worden besproken.

4.3.5.3 Overlegstructuur politie

Hoofdstuk 4.3.4.1 Overlegstructuur politie.

4.3.5.4 Overlegstructuur buurgemeenten

Het overleg met de omliggende gemeenten is noodzakelijk in de eerste instantie voor het bufferplan zwaar verkeer. Daarnaast is een uniforme aanpak de thema's zoals fietsverbindingen, aanleg van fietspaden, snelheidsbeleid, wegencategorisering enz. van belang over de gemeentegrenzen heen.

Dit overleg kan zowel plaatsvinden binnen de bestaande structuur van de Vervoerregioraad als via een apart (lokaal) overleg.

4.3.5.5 Participatie

Stad Bilzen wenst haar inwoners blijven betrekken bij verschillende processen en projecten in o.a. mobiliteit. Hiervoor zal Bilzen voornamelijk inzetten op digitale participatie via een online platform (cfr. fietsenquête).

Opsomming acties C.5

- C.5.1 GECORO structureel betrekken bij de evaluatie/ uitvoering van het mobiliteitsbeleid;
- C.5.2 Overleg buurgemeenten volgens noodzaak;
- C.5.3 Inwoners blijven betrekken bij verschillende mobiliteitsgerelateerde processen en projecten.



4.3.6 C.6 Monitoring en evaluatie

De implementatie van de acties en maatregelen vanuit dit mobiliteitsplan zal niet onmiddellijk resultaten opleveren. Daarom is het noodzakelijk om monitoring en evaluatie uit te voeren om eventuele aanpassingen door te voeren. De mobiliteitsdienst van de gemeente is verantwoordelijk voor deze opvolging, in lijn met de principes en doelstellingen van het mobiliteitsplan. Jaarlijks wordt een verslag opgesteld van de uitgevoerde projecten en de bestaande en potentiële mobiliteitsknelpunten. Op basis van dit verslag kan er budget worden vrijgemaakt voor verdere studie en/ of uitwerking. In de onderstaande tabel worden de algemene indicatoren en methodieken weergegeven die de gemeente kan gebruiken bij de monitoring en evaluatie (deze lijst is niet limitatief).

Tabel 4-9: Monitoring en evaluatiemethodieken per werkdomein

Werkdomein	Doelstellingen	Criteria/ indicatoren	Methodiek
A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten A.1 Ruimtelijke planning A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	Werken naar een geïntegreerd - beleid op verschillende - niveaus en over verschillende - diensten	Toetsing aan STOP- principe Toetsing aan de strategische doelstellingen	- Overleg en interactie over de diensten heen (beleidsplan ruimte – mobiliteitsplan) - Overleg en interactie met de bovenlokale actoren (provincie, vervoerregio...) - Mobiliteitseffecten ruimtelijke ontwikkelingen (mobiliteitstoets, MOBER...) - ...
B: Netwerk per modus B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen B.2 Fietsroutenetwerk B.3 Openbaar vervoernetwerk B.4 (Her)inrichting van wegen B.5 Parkeerbeleid B.6 Goederenvervoer	Verhogen van de verkeersleefbaarheid, verkeersleefbaarheid en toegankelijkheid van het publiek domein met aandacht voor duurzaamheid en kwaliteit Modale split 60/40	- Verkeersongevallen (alle modi) - Parkeerdruk - Netwerkgebruik actieve modi - Gebruik openbaar vervoer - Gebruik wegennet - Gebruik (e-)deelsystemen - Modale verdeling	- Verkeerstellingen (fiets, auto, vracht...) - Snelheidsmetingen - Parkeeronderzoek - Herkomst- bestemmingsonderzoek - Klachtenregistratie - Infrastructuurprojecten/ aanpassingen - ...
C: Ondersteunende maatregelen C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen C.2 Tarifiering C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen C.4 Handhaving C.5 Beleidsondersteuning C.6 Monitoring en evaluatie	Ondersteuning van de duurzame modale en mentale shift	- Participatie / draagvlak ... - Verplaatsingswijze - Kennis - Engagement - Ambitie - Organisatie - Attitude en gedrag	- Klachtenregistratie - Projectevaluatie - Budgettering - Sensibilisering/ communicatie - Bijscholing/ cursus - Adviesraden (GECORO) - RUP's/ ontwikkelingen/ masterplannen - School- en bedrijfsvervoerplannen - ...



5 Actieplan

Het actieprogramma A – B – C is een overzichtelijke, verkorte en schematische weergave van het mobiliteitsplan. Het actieprogramma A – B – C is een nuttig beleidsinstrument voor het opstellen van het jaarprogramma van de gemeente. Het kan in het midden van de legislatuur of vroeger worden aangepast.

Het actieprogramma wordt opgebouwd op basis van de 3 werkdomeinen:

- Werkdomein A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten;
- Werkdomein B: Netwerken per modus (voetganger, fietser, openbaar vervoer, auto, vrachtverkeer);
- Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen.

Het actieprogramma A – B – C is een tabel die geordend per werkdomein alle acties weergeeft. Per actie wordt het volgende aangegeven:

- Het nummer van de actie;
- Het werkdomein waartoe de actie behoort;
- De inhoud van de actie;
- De deelruimten waar de actie zich situeert;
- De hoofddoelstelling;
- De tijdshorizon:
 - Korte termijn 0 – 4 jaar (KT): 2025 – 2029;
 - Middellange termijn 4 – 8 jaar (MLT): 2029 – 2037;
 - Lange termijn 8 – 15 jaar (LT): vanaf 2037 – 2052.
- De initiatiefnemer (niet gelijk aan 'trekker'): instantie/ organisatie die het initiatief neemt om een project, activiteit of idee te lanceren, al vallen deze onder de bevoegdheid van de andere partners;
- Partners: alle partijen wiens betrokkenheid relevant/ gewest is vanuit verschillende doeleinden (financieel, draagvlak, klankbord, ...);
- De prioriteit.



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN A: Ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten							
A.1 Ruimtelijke planning							
1	A.1.1	Continu afstemming tussen de ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid	RO Beleidsafstemming	Continu	Gemiddeld	Bilzen	
2	A.1.2	Nieuwe ruimtelijke projecten toetsen aan locatiebeleid	RO Beleidsafstemming	Continu	Laag	Bilzen	
3	A.1.3	Integratie van mobiliteitsplannen Bilzen en Hoeselt tot één mobiliteitsplan Bilzen-Hoeselt	Beleidsafstemming	KT	Gemiddeld	Bilzen	
A.2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit							
4	A.2.1	Realisatie van ruimtelijke projecten en ontwikkelingen in afstemming met de beleidsdoelstellingen: duurzame modi (netwerken, infrastructuur en voorzieningen), deelmobiliteit (deelauto's, -fietsen en andere vormen van deelmobiliteit), en combimobiliteit (Hoppinpunten)	Modal shift Bereikbaarheid	Continu	Hoog	Bilzen	Relevante overheidsinstanties en private partners
5	A.2.2	Onderlinge afstemming tussen de verschillende ruimtelijke projecten en ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit (ontsluitingen, trage verbindingen, parkeervoorzieningen, ...)	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Hoog	Bilzen	Relevante overheidsinstanties en private partners
6	A.2.3	Ontwikkeling van stationsomgeving:	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid			Bilzen	Vervoerregio, Provincie, De Lijn, NMBS, Infrabel, private partners
	a	<i>Opmaken van een nieuw concept stationsomgeving (als onderdeel van de op te maken visie voor het KSG van Bilzen)</i>		LT	Laag		
	b	<i>Realisatie van station als Regionaal Hoppinpunt</i>		KT	Gemiddeld		
	c	<i>Realisatie van de trage verbinding tussen het station en Merem</i>		LT	Laag		
7	A.2.4	Opvolgen van de realisatie van spoorovergangprojecten	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen	Infrabel, AWV, politie, inwoners
	a	<i>Volledige afsluiting: Rooi</i>		KT	Hoog		
	b	<i>Aanleg van een voetgangers- en fietstunnel: Nijverheidsstraat, Laarstraat, Laakstraat</i>		KT	Hoog		
	d	<i>Aanleg van een brug voor alle verkeer: Molenstraat, Boomstraat</i>		KT	Hoog		
	e	<i>Aanleg van een tunnel voor alle verkeer: N2-Sint-Lambertuslaan</i>		KT	Hoog		
	f	<i>Monitoring en evaluatie van verkeerssituatie op lokale wegen n.a.v. de vervanging van de spoorovergangen</i>		KT	Hoog		



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
8	A.2.5	Opstarten realisatie van de Westelijke Stadsontsluiting	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	Provincie, politie, inwoners
9	A.2.6	Opvolgen van de studie/ realisatie van de aantakking van de Westelijke Stadsontsluiting t.h.v. het op- en afrittencomplex	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT - MT	Hoog	AWV	Bilzen, Provincie
10	A.2.7	Opstarten studie/ ontwerpend onderzoek van de Stedelijke Entrestrip	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	LT	Gemiddeld	Bilzen	MOW, AWV, Provincie, De Lijn, politie
11	A.2.8	Opvolgen en (mee)uitrollen van DWV-dossier Spartacuslijn 1 Hasselt – Maastricht	Modal shift Bereikbaarheid Toegankelijkheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	DWV, MOW, AWV, De Lijn, Vervoerregio, buurgemeenten, politie, inwoners
A.3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen							
12	A.3.1	Inrichting principes per wegcategorie bepalen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	AWV, VVSG
13	A.3.2	Uniformiseren van snelheidsregimes	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT - MT	Hoog	Bilzen	AWV
14	A.3.3	Verdere uitwerking van een algemene visie rond snelheidsregimes	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Hoog	Bilzen	
15	A.3.4	Afstemming grensoverschrijdende wegencategorisering van lokale wegen met de buurgemeenten (bij opmaak van een nieuw mobiliteitsplan)	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen, buurgemeenten	Buurgemeenten
16	A.3.5	Vastleggen en inrichten van Interlokale mazen, i.s.m. de Vervoerregio en buurgemeenten	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen, buurgemeenten	Vervoerregio, buurgemeenten, politie
17	A.3.6	Continuering maatregelen om het sluipverkeer tegen te gaan in te beschermen gebieden	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	Politie
18	A.3.7	Downgraden van de Nieuwstraat na realisatie van de Westelijke stadsontsluiting	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	
19	A.3.8	Downgraden van de N2 tussen de Oude Tongersestraat en de nieuwe aansluiting met de aan te leggen weg RUP Tunnel (parallel aan de N2 via de nieuwe tunnel onder het spoor). De nieuwe weg neemt de functie van de N2 over	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	AWV, Provincie
20	A.3.9	Downgraden van centrumstraten i.k.v. de gewenste functie en de aangepaste centrumcirculatie: Kloosterstraat, Markt, Korenstraat	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	LT	Gemiddeld	Bilzen	AWV

bilzen

Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
21	A.3.10	Downgraden van overige wegen/ straten volgens de gewenste functie: Spurk (ten oosten van de Boomstraat) – Spurkerweg, de as Schietboomstraat – Groenendaal – Jonckholtstraat – Hoelbeekstraat (oost-westas), Spelverstraat, Torenstraat, Noppenstraat, Vrankrijk/ Eikaart	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT - LT	Gemiddeld	Bilzen	
22	A.3.11	Bepalen van lokale mazen en visie in het kader van flankerende maatregelen	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT - LT	Gemiddeld	Bilzen, buurgemeenten	Buurgemeenten
WERKDOMEIN B: Netwerk per modus							
B.1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen							
23	B.1.1	Actieplan Trage wegen: opstart van een traject ter inventarisatie, optimalisatie en verdere uitwerking van Trage wegen met het behouden van bestaande trage assen en creëren van nieuwe assen daar waar mogelijk of wenselijk	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT	Laag	Bilzen	Buurgemeenten, inwoners
24	B.1.2	Realiseren van een trage verbinding tussen het centrum via de wijk Tabaert naar de bedrijvenszones Spelver	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	MT	Laag	Bilzen	
25	B.1.3	Uitwerking van integraal toegankelijke voetgangersassen, volgens het stappenplan zoals bepaald in de uitwerkingsnota	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	Inwoners
26	B.1.4	Realisatie van en bepaling van inrichting van de wandelassen op basis van de gewenste assen (kaart 4);	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT - LT	Gemiddeld	Bilzen	Buurgemeenten, inwoners
27	B.1.5	Aanleg van voetgangersvoorzieningen conform de inrichtingsprincipes bij de geplande projecten en bij weg(her)aanleg	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Hoog	Bilzen	Private partners
28	B.1.6	Ontwikkeling Bilzen-centrum	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Toegankelijkheid			Bilzen	De Lijn, politie, inwoners, middenstand
	a	<i>Aangepaste inrichting van de infrastructuur met focus op verblijf en recreatie/ vrijetijdsbesteding</i>		MT	Gemiddeld		
	b	<i>Realisatie van de wandelassen in het centrum</i>		MT	Hoog		
	c	<i>Bewegwijzering en wayfinding van de wandelassen in het centrum</i>		MT	Gemiddeld		

bilzen

Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
		B.2 Fietsrouten netwerk					
29	B.2.1	Opvolgen en (mee)uitrollen van fietssnelwegendossiers	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid			Provincie	Bilzen, Infrabel buurgemeenten
	a	<i>F70 verbinding Bilzen – Hasselt</i>		<i>Continu</i>	<i>Hoog</i>		
	b	<i>F72 verbinding Hasselt – Lanaken (via Bilzen)</i>		<i>Continu</i>	<i>Hoog</i>		
	c	<i>F76 verbinding Bilzen – Tongeren</i>		<i>Continu</i>	<i>Hoog</i>		
30	B.2.2	Gewenste bovenlokale functionele fietsverbindingen laten opnemen in het BFF-netwerk	Modal shift Bereikbaarheid			Bilzen	Provincie, buurgemeenten
	a	<i>Fietsroute Oude Nederbaan – Nederstraat – Kleistraat (tussen Beverst en Hoeselt)</i>		<i>KT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>Fietsroute via de Oude Tongersestraat (tussen Bilzen en Hoeselt)</i>		<i>KT</i>	<i>Hoog</i>		
31	B.2.3	Afstemming van grensoverschrijdende bovenlokale en lokale fietsroutes met de buurgemeenten (bij opmaak van een nieuw mobiliteitsplan)	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen, buurgemeenten	Buurgemeenten
32	B.2.4	Realisatie van Dorpsfietsroutes (lokale fietsroutes)	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid			Bilzen	Inwoners, politie
	a	<i>Wenslijnen dorpsroutes realiseren:</i> - <i>Hoelbeekstraat (tussen de N2 en Hoelbeek)</i> - <i>Klein Wilder – Wilderparkstraat</i> - <i>Bosstraat (tussen Rosmeer en Kleine Spouwen)</i> - <i>'t Weyerken</i> - <i>Brakmaalweg (tussen de N2 en Hees)</i>		<i>LT</i>	<i>Laag</i>		
	b	<i>Te verbeteren dorpsroutes:</i> - <i>Reekstraat – Kasteelstraat – Pleinstraat – Cuvelierstraat – Bammestraat</i> - <i>Rentfortstraat – St. Jozefstraat – Eik – Hoefsmidstraat – Oude Siemerstraat</i> - <i>Molenstraat – Appelveldstraat</i> - <i>Schoonbeekstraat/ Schoolstraat</i> - <i>Sint-Lodewijkstraat (tussen de Waterkasteelstraat en de Lantheidestraat)</i>		<i>MT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	c	<i>Monitoring, evaluatie en bijsturing van het netwerk dorpsroutes i.f.v. noden en ontwikkelingen</i>		<i>LT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
33	B.2.5	Realisatie van geplande fietsstraten en fietszones, inclusief opvolging, bijsturing en sensibilisatie	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT	Hoog	Bilzen	Inwoners, politie
34	B.2.6	Realisatie veilige fietsverbindingen op en naar bedrijven	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - MT	Hoog	Bilzen, AWV, Provincie	Bilzen, AWV, Provincie, De Lijn, politie



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
35	B.2.7	Aanleg conforme fietsinfrastructuur en oversteekplaatsen in afstemming met het Vademecum Fietsvoorzieningen, de nieuwe wegencategorisering en snelheidsregimes	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Hoog	Bilzen	MOW, AWV, Provincie, De Lijn, NMBS, Infrabel, buurgemeenten, politie, inwoners
36	B.2.8	Masterplan Fietsenstallingen	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid			Bilzen	Inwoners, private partners
	a	<i>Opmaak van Masterplan Fietsenstallingen en uitvoering en opvolging van bijhorend actieplan</i>		MT	Gemiddeld		
	b	<i>Realisatie van fietsenstallingen en fietslaadpunten op prioritaire locaties: - Bestaande en geplande Hoppinpunten - (deel)kernen en ter hoogte van de verschillende attractiepolen (scholen, culturele centra, winkelcentra, sport- en recreatievoorzieningen)</i>		KT - MT	Hoog		
37	B.2.9	Aandacht voor fietsparkeren in woonprojecten, strategische projecten, ontwikkelingen van handel en industrie	Modal shift Bereikbaarheid	Continu	Hoog	Bilzen	Relevante overheidsinstanties en private partners
38	B.2.10	Verhogen van verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid			Bilzen	MOW, AWV, Provincie, buurgemeenten, politie
	a	<i>Conforme en uniforme inrichting van fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsoversteekplaatsen)</i>		Continu	Hoog		
	b	<i>Continu opvolging en analyse van verkeersongevallen en aanpak van gevaarlijke locaties</i>		Continu	Hoog		
	c	<i>Continu sensibiliseren, informeren en bewustzijn rond verkeersveiligheid te creëren bij inwoners</i>		Continu	Hoog		
39	B.2.11	Realisatie acties die zijn opgenomen in het Fietsactieplan	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - MT	Gemiddeld	Bilzen	Politie
40	B.2.12	Actualiseren, promoten en up to date houden van fietsroutekaart	Modal shift Bereikbaarheid	KT - MT	Gemiddeld	Bilzen	
41	B.2.13	Monitoring en evaluatie fietsintensiteiten, fietsongevallen, gebruik van fietsinfrastructuur (bv. bezettingsgraad overdekte fietsenstallingen), gebruik van fietslaadinfrastructuur enz.	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Hoog	Bilzen	Provincie, buurgemeenten, politie
42	B.2.14	Opvolgen en uitvoering geven aan belangrijke fietsverbindingen en kritieke oversteekplekken in kader van veiligheid en oversteekbaarheid	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	Continu	Hoog	Bilzen	MOW, AWV, Provincie, politie, inwoners


bilzen

Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
		B.3 Openbaar vervoernetwerk					
43	B.3.1	Te schrappen bushaltes: nieuwe invulling geven/ bepalen voor de beschikbare ruimte (halte behouden in functie van VoM, buurthoppinpunten, halte verwijderen en ontharden, vergroening...)	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	KT	Laag	Bilzen	AWV, De Lijn, private partners
44	B.3.2	Heraanleg van de bushaltes in functie van de toegankelijkheidsdoelstellingen én actieplan masterplan toegankelijke haltes	Bereikbaarheid Toegankelijkheid			Bilzen	AWV, De Lijn
		a 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk tegen 2030		KT - MT - LT	Hoog		
		b 100% van de haltes aan een Hoppinpunt zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030		KT - MT - LT	Hoog		
		c Haltes aan de nieuwe Hoppinpunten worden volledig toegankelijk ingericht		KT - MT - LT	Hoog		
45	B.3.3	Opvolgen en (mee)uitrollen van bovenlokale Hoppinpunten	Modal shift Bereikbaarheid Toegankelijkheid			Bilzen	MOW, AWV, Vervoerregio, Provincie, De Lijn, NMBS, Infrabel, politie, private partners
		a Regionaal Hoppinpunt station Bilzen		KT	Gemiddeld		
		b Lokale Hoppinpunten: - De rotonde Sint Lambertuslaan x Hasseltsepoort x Wijerstraat x Genutstraat x Hospitaalstraat - De Carrefour/Hubo aan de Tongersestraat - Beverst (Sint-Gertrudiskerk) - Munsterbilzen (Hemelvaartkerk) - Munsterbilzen (Hoveweg) - Eigenbilzen (Sint-Ursulakerk) - Eigenbilzen (Dorpsstraat)		MT - LT	Gemiddeld		



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
46	B.3.4	Uitbouw van buurthoppinpunten	Modal shift Bereikbaarheid Toegankelijkheid			Bilzen	MOW, Inwoners, politie, private partners
		<i>a</i> Realisatie van gewenste buurthoppinpunten in afstemming met de lokale noden en wensen (participatief traject met de betrokken inwoners/ middenveld: - Schoonbeek (Molenstraat-Leenveldstraat) - Alden Biesen - Spouwen (rotonde Riemsterweg x Rode Kruislaan) - Hees - Rosmeer - Hoelbeek - Martenslinde - Grote Spouwen - Rijksweg		MT - LT	Laag		
47	B.3.5	Continu monitoring en evaluatie van de noden van treinreizigers, busreizigers (bushaltes, busvervoer...) en VoM-gebruikers, incl. bijsturing in overleg met betrokken partijen	Modal shift Bereikbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen, De Lijn, NMBS	De Lijn, NMBS



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
		B.4 (Her)inrichting van wegen					
48	B.4.1	Consistente vormgeving van wegen per categorie conform de nieuwe ontwerpprincipes	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid			Bilzen, AWV	MOW, AWV, Provincie, De Lijn
	a	<i>Bij de geplande (her)aanleg/ onderhoud van een weg</i>		<i>Continu</i>	<i>Hoog</i>		
	b	<i>Bij de wijziging van de wegcategorie van gewestwegen: huidige secundaire wegen die worden gedowngraded tot lokale ontsluitingswegen: - N2 vanaf de rotonde Hasseltsepoort tot de gemeentegrens Diepenbeek - Taunusweg - N730-Tongersestraat vanaf de rotonde aan het op- en afrittencomplex tot de rotonde Eikenlaan</i>		<i>KT - MT</i>	<i>Hoog</i>		
	c	<i>Bij de wijziging van de wegcategorie overige wegen (acties A.3.7 – A.3.10)</i>		<i>KT</i>	<i>Hoog</i>		
49	B.4.2	Realisatie doortocht Beverst	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Hoog	Bilzen, AWV	MOW, AWV, Provincie, De Lijn
50	B.4.3	Realisatie streefbeeld Taunusweg	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	LT	Laag	Bilzen, AWV	MOW, AWV, Provincie, De Lijn
51	B.4.4	Voeren van uniform snelheidsbeleid, volgens de principes uit het snelheidsplan van stad Bilzen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen	
	a	<i>20 km/u in de woonerven (verkeersbord F12a)</i>		<i>LT</i>	<i>Laag</i>		
	b	<i>30 km/u in geselecteerde woon- en leefbuurten, Bilzen-centrum (fietszone), fietsstraten en schoolomgevingen (o.b.v. de participatieve aanpak 2023-2024 en het snelheidsplan van stad Bilzen)</i>		<i>KT</i>	<i>Hoog</i>		
	c	<i>50 km/u op de overige gemeentelijke wegen en een deel van de gewestwegen (BIBEKO, doortochten...)</i>		<i>MT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
52	B.4.5	Bepalen van snelheidsmilderende maatregelen op de straten met het snelheidsregime van 50 km/u	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	AWV, VVSG, politie
53	B.4.6	Monitoring en evaluatie van reeds gerealiseerde trajectcontroles	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Hoog	Bilzen	Politie
54	B.4.7	Afwegen van de uitbreiding van de huidige trajectcontroles volgens het bestaande kader en beleidsvisie rond snelheden	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Laag	Bilzen	Politie, inwoners
55	B.4.8	Participatief uitrol van het nieuwe circulatieplan Bilzen-centrum volgens de 4 stappenplan. Na elke stap wordt de verkeerssituatie geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Hoog	Bilzen	Politie, inwoners, middenstand
56	B.4.9	Uitrol van actieplan gedeelde mobiliteit	Modal shift Bereikbaarheid Duurzaamheid	KT - MT	Gemiddeld	Bilzen	Private partners



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
57	B.4.10	Uitbouw laadinfrastructuur elektrische voertuigen	Bereikbaarheid Duurzaamheid			Bilzen	MOW, private partners
	a	<i>Uitbouw van laadinfrastructuur voor elektrische (deel)voertuigen, volgens de principes uit de nota publieke laadinfrastructuur</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>Opvolgen van aanvragen 'paal volgt wagen' alsook private initiatieven van bedrijven en particulieren in het kader van de vastgestelde principes</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	c	<i>Inzetten op publieke (snel)laadinfrastructuur</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	d	<i>Inzetten op strategische locaties, zowel voor normaal als (ultra)snel laden</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	e	<i>Actief volgen van de concessie vanuit de DMOW</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
58	B.4.11	Inventarisatie en optimalisatie van een aantal verkeersborden, met verkeersbordendatabank als tool	Bereikbaarheid	Continu	Laag	Bilzen	AWV
59	B.4.12	Heraanleg van doortochten i.f.v. verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen, AWV	MOW, AWV, Provincie, De Lijn, politie
	a	<i>Doortocht Munsterbilzen: opstart studie Bilzen/ AWV</i>		<i>KT - MT (studie) LT (uitvoering)</i>	<i>Hoog</i>		
	b	<i>Doortocht N2 Holt/ Beverst</i>		<i>KT - MT</i>	<i>Hoog</i>		
60	B.4.13	Verhogen van verkeersveiligheid door middel van:	Verkeersveiligheid			Bilzen, AWV	MOW, AWV, Vervoerregio, Provincie, De Lijn, buurgemeenten, politie, inwoners
	a	<i>Het wegwerken van ontbrekende schakels en het waarborgen van de continuïteit van diverse netwerken</i>		<i>MT - LT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>Het realiseren van duidelijke en overzichtelijke infrastructuur voor alle weggebruikers: uniforme inrichtingsprincipes, consistente snelheidsbeperkingen, uniforme bewegwijzering en signalering</i>		<i>MT - LT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	c	<i>Het algemeen vertragen van het verkeer door de uitbreiding van 30 km/u zones en autoluwe gebieden</i>		<i>KT - MT</i>	<i>Hoog</i>		
	d	<i>Het weren van doorgaand/ sluisverkeer uit kernen, woongebieden en schoolomgevingen</i>		<i>MT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	e	<i>Het aanpakken van gevaarlijke locaties en conflictgebieden</i>		<i>Continu</i>	<i>Hoog</i>		
	f	<i>Voortdurende monitoring, analyse, rapportage en opvolging van ongevalsgegevens (in samenwerking met de lokale politie)</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	g	<i>Voortdurende inspanningen op het gebied van bewustmaking, informatievoorziening en educatie van de bevolking</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
61	B.4.15	Opmaak van een bermplan, rekening houdend met de weginrichting (visie voetgangersbeleid) en doelstellingen m.b.t. het klimaat/ vergroening	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid	KT - MT	Gemiddeld	Bilzen	
62	B.4.16	Bewegwijzering met betrekking tot de onderstaande aspecten op een uniforme manier uit te werken	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid			Bilzen	AWV, Provincie, buurgemeenten
	a	<i>Routing/ wayfinding wandelassen (actie B.1.6-c)</i>		MT - LT	Gemiddeld		
	b	<i>Bovenlokale (Provincie Limburg) en lokale fietsroutes</i>		Continu	Laag		
	c	<i>Voorrangsregelingen op lokale wegen</i>		MT	Gemiddeld		
	d	<i>Parkeerrotouting</i>		KT	Hoog		
	e	<i>Aanduiding industriezones/ vrachtroutring</i>		KT	Hoog		
	f	<i>Aanduiding recreatie en toeristische plekken</i>		MT	Laag		
		B.5 Parkeerbeleid					
63	B.5.1	Continu monitoring en evaluatie van boven- en ondergronds parkeren, incl. bijsturing waar en wanneer nodig door middel van tarifiering en abonnementsformules	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen, private partners	Politie, private partners
64	B.5.2	Continu opvolging van het parkeerbeheer (bovengronds, ondergronds en langparkeren) om bezoekers gericht te kunnen sturen en parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te gebruiken, met bijzondere aandacht voor het parkeren tijdens evenementen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie, private partners
65	B.5.3	Gerichte sturing van kortparkeren (Shop&Go) in het kader van de aanwezige handel en capaciteit in de omgeving	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	
66	B.5.4	Opname van deelmobiliteit in het stedelijke parkeerbeleid, incl. flankerende maatregelen (o.a. informeren, sensibiliseren, sturen, ...)	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Duurzaamheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	
67	B.5.5	Integratie van deelmobiliteit bij woningbouwprojecten	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Duurzaamheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	


bilzen

Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
68	B.5.6	Uitbouw van het aanbod aan deelwagens op de volgende locaties	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid Duurzaamheid			Bilzen	Private partners
	a	<i>Bilzen: Brugstraat, Korenstraat, Korenbloem, Klokke, Schureveld, Broederschoolplein, Ganshof, RUP Zeepstraat, Kimpel, RUP Tabarta, site TISJ (toekomstig RUP)</i>		MT	Gemiddeld		
	b	<i>Merem: Bivelenhof fase 3, Cordium Bivelenhof, station (zijde Merem)</i>		MT	Gemiddeld		
	c	<i>Schoonbeek en Beverst: Zonhoeve, Sint Gertrudisplein, Schoonbeek kerk, Cordium Schoonbeek</i>		LT	Gemiddeld		
	d	<i>Munsterbilzen: Waaiersplein</i>		MT	Gemiddeld		
	e	<i>Eigenbilzen: Dorpsstraat – kerk</i>		LT	Gemiddeld		
	f	<i>Spouwen: Hoppinpunt</i>		LT	Gemiddeld		
69	B.5.7	Verdere uitrol van De Green Deal Deelmobiliteit en Wonen	Modal shift Duurzaamheid	KT	Laag	Bilzen	
70	B.5.8	Parkeeroptimalisatie i.f.v. de hervorming van de stadswallen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	LT	Laag	Bilzen	Politie, inwoners, middenstand
71	B.5.9	Invoeren van de nieuwe parkeerroutering in Bilzen-centrum bij de uitrol van de nieuwe centrumcirculatie	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	Politie
72	B.5.10	Communicatie m.b.t. parkeermogelijkheden (kort- en langparkeren, parkeren voor mindervaliden...)	Bereikbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	
73	B.5.11	Sturende parkeergeleiding door middel van (dynamische) verkeerssignalisatie	Bereikbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	Private partners



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
		B.6 Goederenvervoer					
74	B.6.1	Uitwerken van een nieuwe visie bufferplan zwaar verkeer op intergemeentelijk/ regionaal niveau, in overleg met de buurgemeenten en MOW/ AWV	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	MT	Gemiddeld	Bilzen	MOW, AWV, Vervoerregio, buurgemeenten, politie
75	B.6.2	Aanpak van ongewenste vrachtroutes binnen het bufferplan	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen	Politie
	a	<i>Doortocht Munsterbilzen</i>		<i>MT</i>	<i>Hoog</i>		
	b	<i>N2-Hasseltsestraat</i>		<i>MT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
76	B.6.3	Monitoring en evaluatie van bovenstaande locaties op het vlak van vrachtverkeersintensiteiten	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie
77	B.6.4	Opmaak van een integraal bewegwijzeringsplan voor de bufferzone	Bereikbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	AWV, Vervoerregio, buurgemeenten, politie
78	B.6.5	Vastleggen van de lokale aanrijroutes en communiceren naar bedrijven, KMO's, ...	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen	MOW, AWV, Vervoerregio, buurgemeenten, politie
	a	<i>Lokale aanrijroutes sluiten naadloos aan het bovenlokale vrachtgeleidingsnetwerk</i>		<i>KT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>Lokale aanrijroutes worden gekoppeld aan bestaande/ geplande bedrijven-/ industrieterreinen en KMO-zones</i>		<i>KT</i>	<i>Gemiddeld</i>		
79	B.6.6	Prioriteitenbepaling aan te pakken locaties binnen de risicogebieden voor het weren van (doorgaand) vrachtverkeer	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	KT	Gemiddeld	Bilzen	Politie, buurgemeenten
80	B.6.7	Vrachtwagenparkeren monitoren en desgevallend sturende maatregelen opnemen en afstemmen met buurgemeenten	Verkeersleefbaarheid	Continu	Laag	Bilzen	Politie
81	B.6.8	Inzetten op oplossingen voor vrachtwagenparkeren op eigen terrein door dit proactief mee te nemen in ontwikkelingen, projecten en vergunningen	Bereikbaarheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Laag	Bilzen	Relevante bedrijven
82	B.6.9	Definiëren van wensroutes voor het vrachtverkeer (voor o.a. ook de bediening van Tongersestraat, Centrumzone, Munsterbilzen kern...)	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	MOW, AWV, Vervoerregio, buurgemeenten, politie
83	B.6.10	Ingrepen om intern doorgaand vrachtverkeer op de niet geselecteerde routes maximaal te vermijden	Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	KT	Hoog	Bilzen	MOW, AWV, Vervoerregio, buurgemeenten, politie



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
WERKDOMEIN C: Ondersteunende maatregelen							
C.1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen							
84	C.1.1	Opmaak van een schoolvervoerplan voor alle scholen in Bilzen	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid			Bilzen, scholen	Scholen, politie, inwoners
	a	<i>Opmaak van prioritering van scholen voor het opstellen van een schoolvervoerplan</i>		KT - MT	Gemiddeld		
	b	<i>Begeleiding van scholen bij de opmaak van schoolvervoerplannen met een frequentie van 2 scholen per jaar</i>		Continu	Gemiddeld		
	c	<i>Opvolging van de uitvoering van de actieplannen</i>		KT - Continu	Gemiddeld		
85	C.1.2	Opmaak van algemene visie rond herkenbaarheid en veiligheid in schoolomgevingen	Verkeersveiligheid	MT	Laag	Bilzen	Scholen
86	C.1.3	Bedrijfsvervoerplannen	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid Duurzaamheid			Bilzen	Relevante bedrijven
	a	<i>Bedrijven (blijven) aanmoedigen om een bedrijfsvervoerplan op te stellen</i>		LT	Laag		
	b	<i>Bedrijfsvervoerplan voor stad Bilzen opstellen</i>		MT	Laag		
87	C.1.4	Inzetten op duurzame mobiliteit bij evenementen (o.a. fietsenparkings)	Modal shift Bereikbaarheid Verkeersveiligheid Toegankelijkheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Private partners, middenstand
88	C.1.5	Themagerichte acties in kader van duurzame mobiliteit dit zowel voor het interne personeel alsook voor de inwoners, bedrijven en scholen in Bilzen	Modal shift Duurzaamheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie, private partners, buurgemeenten, VSV...
C.2 Tarifiering							
89	C.2.1	Verder zetten van de bestaande initiatieven m.b.t. de fiets en openbaar vervoer (fietsvergoeding, fietslease, dienstfietsen, overige fietsvoorzieningen, OV-vergoeding en OV-tarifiering)	Modal shift Bereikbaarheid Duurzaamheid	Continu	Laag	Bilzen	
90	C.2.2	Herziening en aanpassing van parkeerreglementen in het kader van de fusie	Bereikbaarheid	KT	Gemiddeld	Bilzen	
91	C.2.3	Aanpassing van parkeertarieven voor abonnementen met als doel het optimaliseren van de parkeeraanbod vs. parkeerbezetting	Bereikbaarheid	LT	Gemiddeld	Bilzen	

bilzen

Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
		C.3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen					
92	C.3.1	Sensibiliseren: opzetten van campagnes rond verschillende mobiliteitsthema's	Modal shift Verkeersveiligheid Duurzaamheid			Bilzen	Politie, private partners, buurgemeenten, VSV...
	a	<i>Verkeersveiligheid: 'BOB', 'Beloofd.be', 'Jouw snelheid, onze veiligheid' ... (i.s.m. VSV – Vlaamse Stichting Verkeerskunde)</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>'Sharing is caring': sensibiliseringscampagnes rond carpoolen, autodelen en fietsdelen</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
93	C.3.2	Informeren: het regelmatig verstrekken van informatie over mobiliteitsbeleid en de uitvoering van mobiliteitsmaatregelen en -projecten	Modal shift Bereikbaarheid Duurzaamheid			Bilzen	
	a	<i>Publicaties op de website van stad Bilzen</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>Publicatie in het stadsmagazine</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	c	<i>Digitaal mobiliteitsweetje (1x per maand)</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
94	C.3.3	Onderwijzen: inzetten op verkeers- en mobiliteitseducatie voor verschillende lagen van de bevolking	Modal shift Verkeersveiligheid Duurzaamheid			Bilzen	Politie, private partners, buurgemeenten, VSV...
	a	<i>Schoolgaande kinderen: - Verder zetten van bestaande initiatieven (VERO-lessen) - Opleidingsaanbod VSV voor basis en secundair onderwijs bekend maken bij scholen en ondersteuning bieden met de organisatie van dergelijke opleidingen - Opzetten van een beloningscampagne voor duurzame verplaatsingen naar school (bv. High Five) - Ondersteunen van initiatieven aangeboden door derden bijv. de provincie; verkeerspark PLOT, sportdienst;</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		
	b	<i>Volwassenenonderwijs: - Workshops en bijscholingen organiseren rond verschillende mobiliteitsthema's, bv. dode hoek, oprissing wegcode, fietsvaardigheid, veilig op de fiets, veilig op speedpedelec, ... - Verderzetten van opleiding 'Leren fietsen'</i>		<i>Continu</i>	<i>Gemiddeld</i>		

bilzen

Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
95	C.3.4	Stimuleren: duurzame verplaatsingen continu bevorderen	Modal shift Duurzaamheid			Bilzen	Politie, private partners, VSV, buurgemeenten...
	a	<i>Uitbouw en onderhoud van voetgangers- en fietsinfrastructuur</i>		Continu	Gemiddeld		
	b	<i>Promotiecampagnes voor meer verplaatsingen te voet, met de fiets en openbaar vervoer</i>		Continu	Gemiddeld		
	c	<i>Initiatieven om de drempel voor het overstappen naar nieuwe mobiliteitsmodi te verlagen (bv. gratis testrit deelwagen)</i>		Continu	Gemiddeld		
	d	<i>Financiële tussenkomst: verderzetten van gratis gebruik van openbaar vervoer tijdens de wekelijkse woensdagmarkt, bij evenementen en festivals</i>		Continu	Gemiddeld		
	e	<i>Actieve burgers betrekken bij de visievorming en als klankbord via een ambassadeursrol voor duurzame mobiliteit (fietsambassadeurs, autodelen, ...).</i>		Continu	Gemiddeld		
		C.4 Handhaving					
96	C.4.1	Verder zetten van een structureel overleg tussen de dienst mobiliteit en politie (6 à 8-wekelijks)	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie
97	C.4.2	Handhaving veiligheid van de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers)	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen	Politie
	a	<i>Controles op het naleven van de reglementering op fietsstraten</i>		Continu	Gemiddeld		
	b	<i>Controles op het parkeren op voet- en fietspaden</i>		Continu	Gemiddeld		
	c	<i>Controles op verplichte fietsuitrusting</i>		Continu	Gemiddeld		
98	C.4.3	Maximale opname van de feiten die met GAS kunnen worden opgevolgd i.f.v. het stellen van prioriteiten en sneller reageren door de stad zelf	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Hoog	Bilzen	Politie
99	C.4.4	Parkeerhandhaving	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid			Bilzen	Politie
	a	<i>In het stadscentrum (i.s.m. concessiehouder)</i>		Continu	Gemiddeld		
	b	<i>In de stationsomgeving</i>		Continu	Gemiddeld		
	c	<i>Tegengaan van doordraaien van parkeerschijven</i>		Continu	Gemiddeld		
	d	<i>Rapportage van parkeerovertredingen</i>		Continu	Gemiddeld		
100	C.4.5	Uitvoering en rapportage van snelheidscontroles	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie



Nr.	Actie nr.	Actie	Hoofddoelstellingen	Tijdshorizon	Prioriteit	Initiatiefnemer	Partners
101	C.4.6	Structureel aanpak straten met de regelmatige snelheidsovertredingen (prioritering op te stellen op basis van de tabel 4-8)	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie
102	C.4.7	Handhaving bufferplan: uitvoering en rapportage van vrachtverkeerovertredingen (tonnagebeperking, vrachtparkeerverbod)	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie
103	C.4.8	Continu monitoring en evaluatie van uitgevoerde maatregelen	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Politie
		C.5 Beleidsondersteuning					
104	C.5.1	GECORO structureel betrekken bij de evaluatie/ uitvoering van het mobiliteitsbeleid	Beleidsondersteuning	Continu	Gemiddeld	Bilzen	
105	C.5.2	Overleg buurgemeenten volgens noodzaak	Beleidsondersteuning	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Buurgemeenten
106	C.5.3	Inwoners blijven betrekken bij verschillende mobiliteitsgerelateerde processen en projecten	Beleidsondersteuning	Continu	Gemiddeld	Bilzen	Inwoners



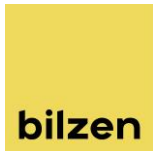
5.1 Voorstel tot wijziging van beleidsplannen

Bij de opmaak van het gemeentelijk beleidsplan ruimte dient rekening gehouden worden met de elementen vanuit dit mobiliteitsplan (wegencategorisering, parkeren...). De gewenste netwerkwijzigingen dienen tevens besproken worden met de Vervoerregio en hun plaats krijgen in het Regionaal Mobiliteitsplan.

Daarnaast is het wenselijk dat de buurgemeenten, bij de actualisatie van hun mobiliteitsplannen, rekening houden met de beleidsvisies van Bilzen zoals opgenomen in het voorliggend mobiliteitsplan.

5.2 Voorstel tot organisatie en evaluatie

Het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid bepaalt dat het lokaal mobiliteitsplan op elk moment, maar ten minste in de eerste helft van elke gemeentelijke legislatuur, moet worden geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien met behulp van de op dat moment beschikbare evaluatietools.



Colofon

MOBILITEITSPLAN BILZEN
BELEIDSPLAN - BELEIDSNOTA

KLANT
Stad Bilzen

AUTEUR
Veronika Rudnenko

PROJECTNUMMER
30096870

ONZE REFERENTIE
BE0121000350

DATUM
December 2024

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Belgium nv

Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België

T 02 505 75 00

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis](https://www.linkedin.com/company/arcadis)



[arcadisbelgium](https://www.facebook.com/arcadisbelgium)



[arcadisbelgium](https://www.instagram.com/arcadisbelgium)